

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1974-1975

22 NOVEMBER 1974

WETSONTWERP

betreffende de taxidiensten.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 30 december 1946, werd de besluitwet ondertekend die, voor de eerste maal in ons land, de taxidiensten reglementeerde.

De taxi, die vroeger beschouwd werd als een duur voermiddel en buiten het bereik van de burgers met een gering vermogen, is geleidelijk in gebruik gekomen en is thans een alledaags vervoermiddel in de grote centra waar de verkeersopstoppen en de parkeermoeilijkheden het gebruik van persoonlijke wagens belemmeren.

De pers en de parlementaire instellingen brachten meermaals kritiek uit in verband met de exploitatie van de taxidiensten. De exploitanten, van hun kant, verzochten om een tariefverhoging, die zij rechtvaardigden door de voortdurende stijging van de elementen van de kostprijs (lasten, vervangstukken, brandstof, lonen, retributies, e.a....). In de openbare opinie werden de Belgische taxi's beschouwd als een der duurste, zoniet de duurste, van Europa.

Nochtans is het zo, dat de Belgische tarieven, in vergelijking met de andere Europese tarieven, ongeveer in het midden voorkomen.

Ingevolge steeds toenemende bezwaren en na een grondig onderzoek van de verschillende aspecten van het probleem werd het wetsontwerp, dat aan de basis ligt van de huidige wetgeving, ingediend.

De hoofddoeleinden van deze wet van 23 juni 1969 kunnen als volgt samengevat worden :

- de vrije mededinging in de hand werken door het opleggen van aanbestedingen voor het toekennen van standplaatsen voor taxi's op de openbare weg;

- het behouden op een redelijk niveau van de geboden bedragen bij de aanbestedingen, door middel van een relatief laag theoretisch grensbedrag, waar in de kostprijs rekening moet mee gehouden worden bij de berekening van de tarieven, afgezien van de bedragen die bij de aanbestedingen geboden worden;

Chambre des Représentants

SESSION 1974-1975

22 NOVEMBRE 1974

PROJET DE LOI

relatif aux services de taxis.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

C'est en 1946, le 30 décembre que fut signé l'arrêté-loi qui réglementait pour la première fois les services de taxis dans notre pays.

Mode de transport considéré autrefois comme coûteux et inaccessible aux gens de condition modeste, le taxi est progressivement entré dans les mœurs et sa banalisation est à présent chose faite dans les grands centres où la congestion du trafic et les difficultés de stationnement entravent l'usage de véhicules personnels.

La presse et les instances parlementaires formulèrent à maintes reprises des critiques au sujet de l'exploitation des services de taxis. Les exploitants de leur côté réclamaient une hausse de tarifs, augmentation qu'ils justifiaient au regard du coût croissant des éléments du prix de revient (charges, rechanges, combustible, salaires, redevances, etc...). L'opinion publique, quant à elle, tenait les taxis belges parmi les plus chers (sinon les plus chers) d'Europe.

Il convient de noter que les tarifs des taxis belges se situent environ au milieu de l'échelle comparative des tarifs européens.

C'est ensuite de critiques de plus en plus nombreuses, et après une étude approfondie des différents aspects du problème que fut déposé le projet de loi qui est à la base de la législation actuelle.

Les buts principaux poursuivis par cette loi du 23 juin 1969 peuvent se résumer comme suit :

- encourager la libre concurrence en rendant obligatoire le recours à l'adjudication pour l'attribution d'emplacements de taxis sur la voie publique;

- maintien à un niveau raisonnable des montants offerts aux adjudications par le biais d'un « plafond » théorique, relativement bas, à prendre en considération, dans le prix de revient, en vue de l'élaboration des tarifs et ce indépendamment des sommes qui pouvaient être offertes lors des adjudications;

- beperking van het maximum bedrag van de fooi tot 20 %;
- bevestiging van de bevoegdheid van de gemeenten wat betreft het afgeven van de vergunningen.

De wil van de wetgever van 1969 is echter gestuit op een feitelijke toestand die is vastgesteld geworden.

Daar waar aanbestedingen plaats hadden stegen de geboden bedragen soms ver boven de vroegere inschrijvingen. En het zijn precies de kleine zelfstandige exploitanten (die reeds klaagden over de hoge prijs van de vroegere offertes) die het opbod in de hand werkten. De gemeentelijke overheden van hun kant bleken meer belangstelling te hebben voor hoge inkomsten dan voor het saneren van die vervoerssector. Sommige gemeenten hebben de wetbepalingen inzake de overdracht van vergunningen geregeld overtreden.

Het is duidelijk gebleken dat gemeentelijke overheden niet erg bezorgd zijn voor de toepassing van de voorschriften van de wet van 23 juni 1969 en van haar uitvoeringsbesluiten.

Men moet nochtans toegeven dat de voren bedoelde moeilijkheden vooral voorkomen op het niveau van de Brusselse agglomeratie.

* * *

Het was dan ook nodig de problemen van de taxidiensten opnieuw te onderzoeken. Bijgevolg heeft het Comité van Advies een tiental vergaderingen besteed aan het onderzoek van de toestand van de sector, evenals aan de bezwaren, wensen en suggesties waarvan het kennis kreeg. Hierop heeft de Regering zich voldoende ingelicht geacht om een hervorming van de vigerende wetgeving betreffende de taxidiensten door te voeren.

Inmiddels heeft de wet van 26 juli 1971, die de agglomeraties en de federaties van gemeenten organiseerde door een aantal gemeentelijke rechten over te dragen aan vorenbedoelde agglomeraties en federaties, de rationalisatie, zoniet de eenmaking, van de exploitatiewijze van de taxi's in de grote centra van het rijk vergemakkelijkt.

Zij heeft eveneens een aanpassing van het voogdijmechanisme en van de wijze waarop beroep kan aangetekend worden tegen de beslissingen van administratieve overheden voor gevolg.

* * *

Alhoewel de twee categorieën van exploitaties, op de openbare weg en op privé domein, behouden blijven wordt een innovatie ingevoerd. Alle exploitanten zullen eerst een vergunning moeten bekomen voor de exploitatie op privé domein, die onderworpen is aan de betaling van een taks.

Diegenen onder hen, die naderhand hun diensten wensen te exploiteren vanaf een standplaats op de openbare weg, ontvangen er een bewijs voor mits betaling van een bijkomende taks en volgens wel omschreven voorwaarden en wijzen.

Dit betekent het einde van het stelsel der aanbestedingen die, ingevolge de grote bedragen die sommige inschrijvers boden, zwaar drukten op de rentabiliteit van de ondernemingen en bijgevolg op de evolutie van de tarieven.

Het afzien van de in artikel 4, § 2, van de wet van 23 juni 1969 vervatte bescherming in het voordeel van de taxi-exploitaties zonder standplaats op de openbare weg, vloeit gewoon voort uit de economie van het huidige ontwerp, vermits alle exploitanten zonder onderscheid aanvaankelijk in deze categorie zullen gerangschikt worden. Er zal dus niet meer moeten gevreesd worden dat sommige gemeentelijke overheden de exploitatie van taxidiensten vanaf privé domein zouden beperken of weigeren.

- la limitation du taux maximum du pourboire à 20 %;
- confirmation de la compétence communale en ce qui concerne la délivrance des autorisations.

Toutefois, la volonté du législateur de 1969 s'est heurtée à un état de fait qu'il faut bien constater.

Là où des adjudications ont eu lieu, les montants offerts ont dépassé, parfois très largement, les anciennes soumissions. Et ce sont précisément les petits exploitants indépendants (qui se plaignaient de la hauteur des offres d'antan) qui ont poussé à la surenchère. Quant aux autorités communales, elles semblent avoir été intéressées davantage par de hautes recettes que par le souci d'assainir ce secteur des transports. Certaines communes ont enfreint régulièrement les dispositions légales en matière de cessions d'autorisations.

Bref, il s'avère très nettement que des instances communales ne manifestent guère le souci d'appliquer les dispositions de la loi du 23 juin 1969 et de ses arrêtés d'exécution.

Il faut néanmoins reconnaître que les difficultés qui viennent d'être évoquées se situent, principalement, au niveau de l'agglomération bruxelloise.

* * *

Dès lors, il fallut à nouveau se pencher sur les problèmes des services de taxis. En conséquence, le Comité consultatif des taxis a examiné, au cours d'une dizaine de séances, la situation du secteur ainsi que les critiques, desiderata et suggestions qui furent adressés. Après quoi, le Gouvernement s'estimant suffisamment éclairé, a procédé à une refonte de la législation en vigueur, en matière de services de taxis.

Entre-temps la loi du 26 juillet 1971, organisant les agglomérations et fédérations de communes, en transférant un certain nombre de prérogatives communales auxdites agglomérations et fédérations, a rendu plus aisée la rationalisation, sinon l'unification des taxis, du mode d'exploitation des taxis, dans les grands centres de notre pays.

Elle a aussi entraîné une adaptation du mécanisme de tutelle ainsi que des modalités d'appel contre les décisions des instances administratives.

* * *

Bien que les deux catégories d'exploitation, sur la voie publique et sur le domaine privé, aient été maintenues, une innovation a été introduite. Tous les exploitants devront obtenir en premier lieu une autorisation d'exploitation sur le domaine privé, cette autorisation étant soumise au paiement d'une taxe.

Ceux d'entre eux qui, par la suite, désirent exploiter leurs services à partir de la voie publique reçoivent un permis, moyennant paiement d'une surtaxe et suivant des conditions et modalités bien définies.

Ceci consacre la fin du régime des adjudications lesquelles, de par l'importance des montants offerts par certains soumissionnaires, pesaient lourdement sur la rentabilité des entreprises et partant sur l'évolution des tarifs.

L'abandon de la protection, prévue à l'article 4, § 2, de la loi du 23 juin 1969, en faveur des exploitations de taxis ne stationnant pas sur la voie publique, découle naturellement de l'économie même du projet actuel puisque tous les exploitants seront indistinctement, au départ, rangés dans cette catégorie. Il n'y a donc plus à craindre que certaines autorités communales ne limitent, ou refusent, l'exploitation des taxis à partir du domaine privé.

De bedragen van de taksen en bijkomende taksen zullen zodanig moeten bepaald worden dat de financiële belangen van de gemeenten, agglomeraties en federaties gevrijwaard worden.

Inzake het stationnement biedt de oprichting van de agglomeraties en federaties de mogelijkheid het « interstationnement » op de openbare weg verder door te drijven. Dit zou een beter gebruik van het materieel moeten mogelijk maken door het aantal kilometers, dat zonder bezetting gereden wordt, te verminderen.

De vergunningen om taxidiensten te exploiteren zullen in wel omschreven gevallen kunnen overgedragen worden vooral om de belangen te vrijwaren, van de erfgenamen in rechte lijn, van de kleine exploitanten en van de exploitanten die zich wensen terug te trekken uit hun zaken.

Dergelijke maatregelen werden reeds getroffen in de blokkeringswet van 10 mei 1967, gewijzigd bij de wet van 26 december 1968.

Het opnemen van de fooi in de door de meter aangegeven prijs is een innovatie die sedert geruime tijd door een groot deel van de cliënteel gevraagd wordt, in navolging van wat in sommige steden in het buitenland toegepast wordt. Dergelijke maatregel vrijwaart tegelijkertijd de rechten van de bestuurders en de belangen van de cliënteel die, voor de overgrote meerderheid verkiesst een prijs « alles inbegrepen » te betalen.

Tenslotte werd het eerbiedigen van de verworven rechten van de exploitanten, die bij het in voege treden van onderhavige wet gevestigd zijn, eveneens voorzien.

* * *

Dit zijn, in hun geheel beschouwd, de algemene principes die geleid hebben tot de uitwerking van dit ontwerp van wet en die nader zullen bepaald worden in de toelichtingen van de verschillende artikelen die u ter beoordeling voorgelegd zijn.

Er werd rekening gehouden met de opmerkingen en voorstellen tot wijziging gemaakt door de Raad van State en de teksten werden dan ook aangepast.

Artikel 1.

Dit artikel bepaalt wat taxidiensten zijn.

Het past evenwel er nader op te wijzen, dat het begrip openbare weg desgevallend kan uitgebreid worden tot een privé domein waarvan de eigenaar of de beheerder beslist heeft dit tot het openbaar gebruik te bestemmen.

In werkelijkheid gaat het om een privé-weg of een privé-domein die voor het publiek opengesteld zijn, zoals bijvoorbeeld de voorpleinen en de garages van hotels of winkels, de hallen van handelscomplexen, paleizen voor tentoonstellingen en handelsbeurzen, met inbegrip van hun aanhorigheden, evenals de toegangswegen en de standplaatsen van stations, luchthavens en havens.

Op te merken valt evenwel, dat het openbaar gebruik van een privé domein geenszins postuleert en trouwens ook niet voor gevolg heeft, dat dit privé domein overgaat naar het openbaar domein.

Art. 2.

Zoals werd uiteengezet in de wet van 23 juni 1969 dekt de vergunning slechts de exploitatie van de taxidiensten die beantwoorden aan de bepalingen van artikel 1 met uitsluiting van elke andere vorm van bezoldigd personenvervoer (openbare of bijzondere autobusdiensten bijvoorbeeld) door middel van automobielen.

Il y aura lieu de fixer les montants des taxes et surtaxes de façon à ne pas compromettre les intérêts financiers des communes, agglomérations et fédérations.

En matière de stationnement, les nouvelles entités constituées par les agglomérations et fédérations ont permis de pousser plus loin « l'interstationnement » sur la voie publique. Ceci devrait conduire à une meilleure utilisation du matériel par une réduction du kilométrage à vide.

De leur côté, les cessions d'autorisations d'exploitation de taxis pourront s'effectuer dans des cas bien déterminés et principalement en vue de sauvegarder les intérêts des héritiers en ligne directe, des petits exploitants et des exploitants qui désirent se retirer des affaires.

Des mesures analogues avaient déjà été adoptées dans la loi de blocage du 10 mai 1967, modifiée par la loi du 26 décembre 1968.

L'inclusion du pourboire dans le prix affiché au compteur constitue une innovation qui a été réclamée depuis quelques temps déjà par une grande partie de la clientèle, à l'instar de ce qui se pratique dans certaines villes étrangères. Pareille mesure sauvegarde à la fois et les droits des chauffeurs et les intérêts de la clientèle qui, dans sa majorité préfère acquitter un prix « tout compris ».

Enfin, le respect des droits acquis par les exploitants en place, au moment de la mise en application de la présente loi, a également été prévu.

* * *

Tels sont, dans leur ensemble, les principes généraux qui ont présidé à l'élaboration du présent projet de loi et qui seront précisés dans les commentaires des différents articles soumis à votre appréciation.

Il a été tenu compte des remarques et propositions de modifications faites par le Conseil d'Etat, et les textes ont été modifiés en conséquence.

Article 1.

Cet article définit les services de taxis.

Il convient toutefois de préciser que la notion de voie publique peut être étendue, le cas échéant, à un domaine privé que le propriétaire ou le gestionnaire, a décidé d'affecter à l'usage public.

Il s'agit en fait d'une voie privée ou d'un domaine privé rendu accessible au public tels par exemple, les esplanades et garages d'hôtels ou de magasins, les halls de complexes commerciaux, les palais d'expositions et foires commerciales, en ce compris leurs dépendances ainsi que les voies d'accès et les stationnements des gares, aéroports et ports.

A remarquer cependant que l'usage public d'un domaine privé ne postule nullement, et n'a d'ailleurs pas pour conséquence, que ce domaine privé passe au domaine public.

Art. 2.

Comme il avait été exposé dans la loi du 23 juin 1969, l'autorisation ne couvre que l'exploitation de services de taxis répondant à la définition qu'en donne l'article 1^{er}, à l'exclusion de toute autre forme de transport rémunéré de personnes (services publics ou spéciaux d'autobus, par exemple) par véhicules automobiles.

Art. 3.

De termijn van de vergunning blijft ongewijzigd vergeleken met de wet van 23 juni 1969 en mag om de 10 jaar hernieuwd worden.

Wat betreft, in paragraaf 1 van dit artikel, de voorwaarden die door de raad vastgesteld worden, moet men verstaan, de agglomeratieraad, de federatieraad of de gemeenteraad, naargelang van het geval.

Rekening houdende met de beschikkingen van de wet van 26 juli 1971 en van haar uitvoeringsbesluiten die de bevoegdheid om vergunningen af te geven voor exploitatie van taxidiensten hebben overgedragen aan de colleges van de agglomeraties of federaties (en niet aan de raad van deze instellingen) en met de afschaffing van de openbare aanbestedingen betreffende de taxi's met standplaats op de openbare weg, leek het opportuun het college van burgemeester en schepenen op het niveau van de gemeenten te belasten met het afgeven van de vorenbedoelde vergunningen.

Art. 4.

Dit artikel maakt het afgeven van de vergunning afhankelijk van begrippen van openbaar nut, met inachtneming van economische criteria betreffende de sector der taxis. Deze begrippen zijn vanzelfsprekend vatbaar voor wijzigingen naargelang van de evolutie van de economische conjunctuur van het personenvervoer.

De bevoegde overheden dienen er zich regelmatig van te vergewissen of de gestelde criteria moeten behouden blijven of integendeel dienen gewijzigd te worden.

De verhoging van het aantal taxi's zal kunnen geschieden op verzoek van de exploitanten of ingevolge het initiatief van de bevoegde overheden bij toepassing van artikel 3. Deze laatste zullen bepalen met inachtneming van de noodzakelijkheden van openbaar nut, in welke mate het wagenpark moet uitgebreid worden.

En hier moet rekening gehouden worden, niet alleen met de behoeften van het publiek « per se », maar eveneens met de rechtmatige wens tot uitbreiding van de taxi-ondernemingen die, op basis van rentabiliteitscriteria bij machte zijn te bewijzen dat een betere bediening van hun cliënteel (of een toename van de cliënteel) een uitbreiding van het wagenpark vergt.

Art. 5.

De bepalingen van § 2 van dit artikel houden er rekening mee dat inzake politiemacht, de gemeentelijke prerogatieven ongewijzigd blijven.

Het is dan ook normaal dat de onderzoeken toevertrouwd worden aan de gemeentelijke diensten en meer bepaald aan de gemeentelijke politie, daar de agglomeraties of federaties geen eigen politie te hunner beschikking hebben.

Art. 6.

Terwijl de beschikkingen, om de onderverhuring te weren, behouden worden, biedt artikel 6 aan de exploitant de mogelijkheid, de immobilisatie van zijn broodwinning gedurende verschillende dagen te verhelpen, door tijdelijk een vervangingsvoertuig te huren.

Art. 7.

Alhoewel het artikel het principe van het persoonlijk en onoverdraagbaar karakter van de vergunning inhoudt, bieden de bepalingen van onderhavig artikel de mogelijkheid

Art. 3.

Le terme de l'autorisation reste inchangé par rapport à la loi du 23 juin 1969 et peut être reconduit de dix en dix ans.

En ce qui concerne, au paragraphe 1^{er} de cet article, les conditions fixées par le conseil, il faut entendre le conseil d'agglomération ou le conseil communal, suivant le cas.

Compte tenu de ce que les dispositions de la loi du 26 juillet 1971 et de ses arrêtés d'application ont dévolu le pouvoir de délivrer les autorisations d'exploitation de services de taxis aux collèges d'agglomération ou de fédération (et non aux conseils de ces institutions) et que l'obligation de recourir aux adjudications publiques, en matière de taxis stationnant sur la voie publique, a été supprimé, il a paru opportun de charger le collège des bourgmestre et échevins, au niveau des communes, de délivrer, eux aussi, les autorisations précitées.

Art. 4.

Cet article subordonne la délivrance de l'autorisation à des notions d'utilité publique, compte tenu des critères économiques, au regard du secteur des taxis. Il va de soi que ces notions sont sujettes à modification, au gré de l'évolution de la conjoncture économique des transports de personnes.

Il appartiendra aux autorités compétentes de s'assurer, périodiquement, s'il échet de maintenir ou, au contraire, de modifier les critères en vigueur.

L'augmentation du nombre des taxis pourra se faire à la demande des exploitants ou à l'initiative des autorités compétentes en vertu de l'article 3; celles-ci détermineront, compte tenu des nécessités d'utilité publique, dans quelle mesure il y a lieu d'accroître le parc de véhicules.

Et ici doivent entrer en ligne de compte, non seulement les besoins du public « per se », mais aussi le légitime désir d'expansion des exploitations de taxis qui, sur base de critères de rentabilité, sont à même de prouver qu'une meilleure desserte de leur clientèle (ou qu'un accroissement de clientèle) nécessite une augmentation du parc des taxis.

Art. 5.

Les dispositions du § 2 de cet article tiennent compte de ce que, en matière de pouvoirs de police, les prerogatives communales restent inchangées.

Il est dès lors normal que les enquêtes soient confiées aux services communaux, et plus spécialement à la police communale, les agglomérations ou fédérations n'ayant aucune police propre à leur disposition.

Art. 6.

Tout en maintenant les dispositions en vue d'interdire la sous-traitance, l'article 6 permet à l'exploitant de pallier l'immobilisation de son gagne-pain pendant plusieurs jours, en recourant à la location temporaire d'un véhicule de remplacement.

Art. 7.

Tout en énonçant le principe du caractère personnel et incessible de l'autorisation, les dispositions du présent article tendent à assurer, aux héritiers d'un exploitant décédé,

voor de erfgenamen van een overleden exploitant om tot het verstrijken van de geldigheidsduur van de vergunning, de exploitatie verder te zetten of om de vergunning over te dragen met hetzelfde recht als de vergunninghouder die zijn exploitatie definitief wenst stop te zetten, hetzij om zijn activiteit naar een andere sector te verplaatsen, hetzij om van een rustpensioen te kunnen genieten, dit indien de bij artikel 3 voorziene overheid erin toestemt.

De Regering heeft niet geacht moeten in te gaan op de suggesties van de Raad van State die voorstelde het woord « vergunning » te vervangen door « onderneming » daar de overdracht slaat op de exploitatie van taxidiensten en niet op de onderneming, deze laatste kan samengesteld zijn uit afzonderlijke vertakte exploitaties in een zelfde gemeente of in verschillende gemeenten.

Hij die vrijwillig een einde stelt aan zijn taxi-exploitatie en ze aan een ander overlaat kan nadien geen aanspraak meer maken op een nieuwe vergunning om de exploitatie van een andere taxidienst aan te vatten dan na verloop van een redelijke termijn verenigbaar met de eerlijke gebruiken inzake het handeldrijven.

§ 6 van onderhavig artikel bepaalt het administratief toezicht voor wat de in § 2 bedoelde overdrachten en overschrijvingen betreft.

Art. 8.

Dit artikel bekrachtigt de afschaffing van de aanbesteding inzake de taxidiensten, zoals vroeger voorzien bij de wet van 23 juni 1969 in artikel 9 ervan.

De bij artikel 3 voorziene vergunning van algemene aard zal in geval van stationnement op de openbare weg samengaan met een aan een bijkomende taks onderworpen bewijs. De geldigheidsduur van het bewijs wordt vastgesteld door de Koning bij toepassing van de beschikkingen van § 1 van dit artikel.

Dit bewijs is van aanvullende aard. De bevoegde overheid die bedoeld wordt in § 1 van dit artikel is naargelang van het geval, de agglomeratieraad, de federatieraad of de gemeenteraad.

Art. 9.

De oprichting van agglomeraties en federaties van gemeenten (cfr. wet van 26 juli 1971) heeft de aanpassing van de wetteksten noodzakelijk gemaakt om de met het toezicht belaste overheid en de beroepsprocedure bij intrekking of schorsing van de vergunning, opnieuw te bepalen.

De voorwaarden, bedoeld in fine § 1, die aan de vergunning verbonden zijn, mogen vanzelfsprekend het begrip overtreding uitbreiden tot de wettelijke voorschriften, onder meer ten opzichte van de sociale wetten die de arbeidsvoorwaarden regelen.

Art. 10.

De bijkomende taks vergoedt het verlies aan ontvangsten te wijten aan de afschaffing van de aanbestedingen en bijgevolg de ontvangsten die er uit voortvloeien.

Wat betreft de taxi's, die niet op de openbare weg stationneren maar voorzien zijn van radiotelefonie, moet men toegeven dat het hier om een exploitatiewijze gaat die naargelang van de plaatselijke omstandigheden een « quasi-openbare » vorm kan aannemen. Het staat aan de bevoegde overheid vrij uit te maken of voor die exploitatiewijze een bijkomende taks moet geïnd worden.

Ten einde een evenwicht tussen de lasten en de inkomsten van de taxi-ondernemingen te waarborgen zal, op voordracht van de Ministers van Binnenlandse Zaken en van Verkeerswezen, de Koning de maximum bedragen van die taks en bijkomende taks vaststellen.

la possibilité de poursuivre l'exploitation jusqu'à son terme ou d'en négocier le transfert au même titre que le titulaire désireux de mettre définitivement fin à son exploitation de taxis, soit pour exercer son activité dans un autre secteur, soit en vue de bénéficier d'une pension de retraite, et ce moyennant l'autorisation des autorités prévues à l'article 3.

Le Gouvernement n'a pas estimé devoir suivre la suggestion du Conseil d'Etat qui proposait de remplacer le mot « autorisation » par « entreprise » car la cession porte sur l'exploitation de taxis et non sur l'entreprise, cette dernière pouvant se composer d'exploitations ramifiées distinctes dans une même commune ou dans des communes différentes.

Il va de soi que celui qui met volontairement fin à son exploitation de taxis et la cède à autrui ne peut plus prétendre, par la suite, à une nouvelle autorisation pour reprendre, localement, l'exploitation d'un autre service de taxis, que dans un délai raisonnable, compatible avec les usages honnêtes en matière commerciale.

Le § 6 du présent article définit la tutelle administrative au regard des cessions et transferts dont question au § 2.

Art. 8.

Cet article consacre la suppression des adjudications en matière de services de taxis tel que prévu auparavant dans la loi du 23 juin 1969 en son article 9.

L'autorisation prévue à l'article 3, qui est à caractère général, sera, en cas de stationnement sur la voie publique, doublée d'un permis soumis à une surtaxe. La durée de validité du permis est déterminée par le Roi, en vertu des dispositions § 1^{er} du présent article. Ledit permis a un caractère de complémentarité.

Le pouvoir compétent dont question au § 1^{er} de cet article est, suivant le cas, le conseil d'agglomération, le conseil de fédération ou le conseil communal.

Art. 9.

La création d'agglomérations et de fédérations de communes (cfr. loi du 26 juillet 1971) a nécessité l'adaptation des textes de loi en vue de redéfinir les autorités exerçant la tutelle ainsi que la procédure de recours en cas de retrait ou de suspension des autorisations.

En ce qui concerne les conditions d'autorisation mentionnées in fine du § 1^{er}, il va de soi que celles-ci peuvent amplifier la notion d'infraction aux dispositions légales et ce, notamment, au regard des lois sociales régissant les conditions de travail.

Art. 10.

La surtaxe compense la perte de recettes due au fait que les adjudications ont été supprimées et partant, des rentrées qui en découlent.

Pour ce qui est des taxis ne stationnant pas sur la voie publique, mais équipés de radio-téléphonie, il faut bien reconnaître qu'il s'agit là d'un mode d'exploitation qui, au gré des circonstances de lieu, peut revêtir une forme « quasi publique » il appartiendra donc à l'autorité compétente de déterminer s'il y a matière à perception d'une surtaxe pour ce mode d'exploitation.

Aux fins de garantir un équilibre entre les charges et revenus des entreprises de taxis, sur proposition des Ministres de l'Intérieur et des Communications, le Roi fixera les montants maxima de ces taxes et surtaxes.

Art. 11.

De vaststelling van de perimeter is gewettigd daar waar de exploitatie van de dienst het toelaat.

Zijn uitbreiding kan overwogen worden onder meer wanneer bewoonde zones zich uitbreiden.

Het leek opportuun deze vaststelling toe te vertrouwen aan de Minister die Economische Zaken onder zijn bevoegdheid heeft.

Art. 12.

Ten opzichte van de wet van 23 juni 1969, werd een beperkt « interstationnement » uitgebreid tot de agglomeraties, voor de taxi's met een standplaats op de openbare weg.

Het werd niet opportuun geacht deze maatregel automatisch toe te passen op de federaties van gemeenten vermits de eenheid van tarifaire perimeter niet gewaarborgd is en dat, bijgevolg, de tarieven van de taxidiensten van gemeente tot gemeente (in eenzelfde federatie) zouden kunnen verschillen.

De Minister van Verkeerswezen kan nochtans, zo hij het opportuun acht, de grens bepalen van een zone met gemeen interstationnement voor zover de tarifaire perimeter ten minste gelijk of groter is dan vorenbedoelde zone.

Het « interstationnement », doorgedreven tot zijn meest gebanaliseerde vorm kan men slechts indenken, rekening houdende met de billijkheid, in een agglomeratie of een zone waar een enig tarief van toepassing is zowel voor de taxidiensten met standplaats op de openbare weg als voor die welke stationeren op privé domein of op de privé weg.

De beperking van het stationeren « aan de kop » mag weggelaten worden, rekening houdende met de wens van een grote meerderheid der exploitanten om de exploitatievoorwaarden nog meer te versoepelen en anderzijds met de bij het toepassen van de wet van 23 juni 1969 opgedane ervaring.

Art. 13.

Deze beschikking is verantwoord daar de eenheid van onderneming een rationele verdeling der voertuigen toelaat naargelang van de noodwendigheden van het ogenblik, zonder dat moet gevreesd worden dat sommige standplaatsen (op privé domein) onbezet zouden blijven.

Er dient hier opgemerkt dat houders van vergunningen om op de openbare weg te stationeren eveneens privé standplaatsen mogen bezetten waarover zij beschikken uit hoofde van de overeenkomstig artikel 3 afgegeven algemene vergunning.

Art. 14 en 15.

Deze beschikkingen kwamen reeds voor in de wet van 23 juni 1969 en werden aangepast met inachtneming van de wet van 26 juli 1971 houdende organisatie van de agglomeraties en de federaties van gemeenten.

Art. 16.

De door de Koning vastgestelde politieverordening mag aangevuld worden met bijkomende reglementen uitgaande van de in artikel 18 bedoelde overheden.

Art. 17.

Door de fooi in de taxameter op te nemen, vervult men niet alleen de wens van de meerderheid der gebruikers, die menen dat de overdreven eisen terzake moeten geremd wor-

Art. 11.

La fixation d'un périmètre se justifie là où l'exploitation du service le permet.

Son extension peut être envisagée notamment lorsque les zones habitées s'agrandissent.

Il a paru opportun de confier cette fixation au Ministre ayant les Affaires économiques dans ses attributions.

Art. 12.

Au regard de la loi du 23 juin 1969, un « interstationnement » limité a été étendu aux agglomérations, pour les taxis stationnant sur la voie publique.

Il n'a pas été jugé opportun d'appliquer automatiquement cette même mesure aux fédérations de communes puisque l'unité de périmètre tarifaire n'est pas garantie et que, par tant, les tarifs des services de taxis pourraient différer de commune à commune (dans une même fédération).

Le Ministre des Communications peut néanmoins, s'il le juge opportun, délimiter une zone d'interstationnement commun pour autant que le périmètre tarifaire soit au moins égal ou supérieur à ladite zone.

« L'interstationnement » poussé dans sa forme la plus banalisée, ne peut se concevoir au regard de l'équité, que dans une agglomération, ou une zone, où un tarif unique est d'application tant pour les services de taxis stationnant sur la voie publique que pour ceux stationnant sur le domaine ou la voie privée.

La limitation du stationnement « en tête de file » peut être abandonnée, compte tenu de la demande d'une grande majorité d'exploitants, en vue d'assouplir davantage les conditions d'exploitation, ainsi que de l'expérience acquise par l'application de la loi du 23 juin 1969.

Art. 13.

Cette disposition se justifie du fait que l'unité d'entreprise permet une répartition rationnelle des véhicules au gré des nécessités du moment, sans qu'il soit à craindre que certains des stationnements (sur le domaine privé) ne soient dégnis.

Il convient ici de remarquer que les détenteurs d'autorisations de stationnement sur le domaine public peuvent également occuper les stationnements privés dont ils disposent en vertu de l'autorisation générale délivrée conformément à l'article 3.

Art. 14 et 15.

Ces dispositions figuraient déjà dans la loi du 23 juin 1969 et ont été adaptées compte tenu de la loi du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et fédérations de communes.

Art. 16.

Le règlement de police arrêté par le Roi peut être complété par des règlements complémentaires émanant des autorités dont question à l'article 18.

Art. 17.

En incorporant le pourboire dans le taximètre, on rejoint non seulement le vœu de la majorité des usagers qui estiment qu'un frein doit être mis aux prétentions abusives en cette

den, maar richt men zich eveneens naar de algemene strekking nettoprijzen uit te hangen.

Ten einde de aanpassing van de taximeters mogelijk te maken is een redelijke termijn voorzien voor het werking treden van dit artikel.

Art. 18 tot 22.

Deze artikelen vergen geen bijzondere toelichting.

Art. 23.

De comités van advies, zo op nationaal als op regionaal niveau, zullen omwille van hun samenstelling, alle betrokken rechtmatige belangen vertegenwoordigen.

Zullen er ondermeer deel van uitmaken, de betrokken openbare overheden, de werkgeversorganisaties en de vakverenigingen.

Art. 24.

Dit artikel vergt geen bijzondere toelichting.

Art. 25 en 26.

Deze artikelen waarborgen de verworven rechten van de natuurlijke of rechtspersonen die effectief een taxidienst exploiteren op het ogenblik dat onderhavige wet in werking treedt en beogen eveneens het beperken van speculatieve bewegingen die zouden kunnen ontstaan zijn na het indienen van de ontwerp-wet.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

De Minister van Justitie,

H. VANDERPOORTEN.

De Minister van Economische Zaken,

A. OLEFFE.

De Minister van Binnenlandse Zaken,

J. MICHEL.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste vakantiekamer, de 2^e augustus 1974 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende de taxidiensten », heeft de 13^e augustus 1974 het volgende advies gegeven :

In zijn brief van 2 augustus 1974 vraagt de Minister van Verkeerswezen dat het advies van de Raad van State hem uiterlijk begin september zou worden medegedeeld, en wijst hij twee ambtenaren aan om de Raad alle gewenste inlichtingen te verstrekken.

matière, mais également la tendance générale qui consiste à afficher des prix « nets ».

En vue de permettre l'adaptation des taximètres, un délai raisonnable est prévu, pour la mise en application du présent article.

Art. 18 à 22.

Ces articles ne nécessitent aucun commentaire spécial.

Art. 23.

Les comités consultatifs, tant au niveau national que régional, de par leur composition, représenteront tous les intérêts légitimes en cause.

En feront notamment partie : les autorités publiques intéressées, les organisations professionnelles et les syndicats.

Art. 24.

Cet article ne nécessite aucun commentaire spécial.

Art. 25 et 26.

Ces articles garantissent les droits acquis par les personnes physiques ou morales qui exploitent effectivement un service de taxis au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, tout en veillant à limiter les mouvements spéculatifs qui auraient pu s'amorcer après le dépôt du projet de loi.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

Le Ministre de la Justice,

H. VANDERPOORTEN.

Le Ministre des Affaires économiques,

A. OLEFFE.

Le Ministre de l'Intérieur,

J. MICHEL.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre des vacations, saisi par le Ministre des Communications, le 2 août 1974, d'une demande d'avis sur un projet de loi « relative aux services de taxis », a donné le 13 août 1974 l'avis suivant :

Dans sa lettre du 2 août 1974, le Ministre des Communications demande que l'avis du Conseil d'Etat lui soit communiqué pour le début du mois de septembre et désigne deux fonctionnaires pour fournir au Conseil d'Etat les explications nécessaires.

In zijn vergadering van 13 augustus 1974 heeft de Raad van State vastgesteld dat de ontwerp-wet moeilijkheden opleverde en dat hij over nadere inlichtingen diende te beschikken. Die inlichtingen konden hem echter niet worden verstrekt daar de door de Minister aange- wezen ambtenaren gedurende de maand augustus afwezig waren.

Gelert op de wens van de Minister om het advies tegen de maand september te ontvangen, heeft de Raad van State het hem voorgelegde ontwerp toch onderzocht.

Na een analyse van de geldende wetgeving en van de ontwerp-wet, somt het advies de moeilijkheden op waarvoor de Raad geen oplos- sing kan voorstellen omdat de nodige inlichtingen ontbreken, en be- perkt hij zich voorts tot het maken van enkele opmerkingen over de vorm van het ontwerp.

* * *

I. Analyse van de wet van 23 juni 1969 en van de ontwerp-wet.

1. De wet van 23 juni 1969.

Van 1947 tot 1969 vielen de taxidiensten onder de regeling van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen.

De bepalingen van die besluitwet welke betrekking hadden op de taxidiensten, zijn opgeheven door de wet van 23 juni 1969 die deze aangelegenheid thans regelt. In hoofdtrekken komt die regeling hierop neer :

A. — Voor iedere taxidienst — zoals die in de wet is gedefinieerd — is een vergunning van de gemeenteraad vereist.

De vergunning wordt door de gemeenteraad voor een termijn van tien jaar, ter wille van het openbaar nut van de dienst, afgegeven na een onderzoek omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waar- borgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

Zij mag slechts worden afgegeven aan de eigenaar van het voertuig of van de voertuigen, en mag slechts worden overgedragen in de gevallen door de wet bepaald.

Zij kan door de gemeenteraad ingetrokken of geschorst worden, behoudens beroep bij de gouverneur.

B. — Inzake vergunning geldt een verschillende regeling naargelang de voertuigen al dan niet op de openbare weg stationeren.

Voor voertuigen die op de openbare weg stationeren, wordt de vergunning bij wege van openbare aanbesteding afgegeven na goed- keuring door de gouverneur.

Voor voertuigen die niet op de openbare weg stationeren, wordt de vergunning door de gemeenteraad afgegeven na goedkeuring door de gouverneur.

In beide gevallen bepaalt de gemeenteraad de voorwaarden van de vergunning, binnen de grenzen van de door de Koning vastgestelde algemene voorschriften.

C. — Ongeacht of de taxi's al dan niet op de openbare weg sta- tioneren, staat de wet, onder bepaalde voorwaarden, toe dat de voer- tuigen op iedere beschikbare standplaats stationeren.

D. — De verordeningen betreffende de exploitatie van de taxi- diensten, de arbeidsduur en de rusttijd van de bestuurders, het genees- kundig toezicht en de geneeskundige selectie van de bestuurders worden door de Koning vastgesteld, terwijl de gemeenten in dezen aanvullende verordeningen mogen uitvaardigen.

De Koning bepaalt het bedrag van de retributies die moeten worden geïnd tot algehele of gedeeltelijke dekking van de bestuurs-, controle- of toezichtskosten welke uit de toepassing van de wet volgen.

E. — De wet bepaalt ten slotte de op overtreding gestelde straffen en organiseert de opsporing en de vaststelling van de overtredingen.

* * *

2. Analyse van de ontwerp-wet.

Twee voornamen redenen heeft de Regering om aan de Kamers voor te stellen de regeling van de wet van 23 juni 1969 in belangrijke opzichten te wijzigen.

De eerste is een opportuniteitsreden. Volgens de memorie van toe- lichting heeft het stelsel van de openbare aanbesteding niet het ver- wachte resultaat opgeleverd, hetzij omdat door de inschrijvers over- dreven bedragen werden geboden, hetzij omdat sommige gemeenten zich weinig hebben bekommerd om de sanering van deze vervoer- sector. In het ontwerp is dan ook van openbare aanbesteding afge- zien.

En sa séance du 13 août 1974, le Conseil d'Etat a constaté que la loi en projet soulevait des difficultés et que des renseignements com- plémentaires lui étaient nécessaires. Ces renseignements n'ont pu lui être fournis en raison de l'absence, pendant le mois d'août, des fonc- tionnaires désignés par le Ministre.

Toutefois, tenant compte du souhait exprimé par le Ministre de recevoir l'avis pour le mois de septembre, le Conseil d'Etat a examiné le projet qui lui était soumis.

Après avoir analysé la législation en vigueur et la loi en projet, l'avis énumère les difficultés pour lesquelles il ne peut proposer de solution à défaut des renseignements nécessaires et se borne, pour le surplus, à quelques observations de forme.

* * *

I. Analyse de la loi du 23 juin 1969 et de la loi en projet.

1. La loi du 23 juin 1969.

De 1947 à 1969, les services de taxis étaient réglementés par l'arrêté- loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la légis- lation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules auto- mobiles.

Les dispositions de cet arrêté-loi relatives aux services de taxis ont été abrogées par la loi du 23 juin 1969 qui réglemente actuellement la matière. En voici les grandes lignes.

A. — Tout service de taxis — que la loi définit — est subordonné à une autorisation du conseil communal.

L'autorisation est délivrée, pour une durée de dix ans, par le conseil communal, en fonction de l'utilité publique du service, après une enquête qui porte sur les garanties morales et professionnelles, ainsi que sur la solvabilité du requérant.

Elle ne peut être délivrée qu'au propriétaire du ou des véhicules et n'est cessible que dans les cas déterminés par la loi.

Elle peut être retirée ou suspendue par le conseil communal, sauf recours au gouverneur.

B. — Le régime de l'autorisation est différent selon que les véhicules stationnent ou non sur la voie publique.

Pour les véhicules stationnant sur la voie publique, l'autorisation est délivrée sur adjudication publique, après approbation du gouver- neur.

Quant aux véhicules ne stationnant pas sur la voie publique, l'au- torisation est délivrée par le conseil communal, après approbation du gouverneur.

Dans les deux cas, le conseil communal fixe les conditions de l'au- torisation, dans les limites des dispositions générales arrêtées par le Roi.

C. — Que les taxis stationnent, ou non, sur la voie publique, la loi autorise, sous certaines conditions, le stationnement des véhicules à tout endroit de stationnement disponible.

D. — Les règlements relatifs à l'exploitation des services de taxis, au temps de travail et de repos des conducteurs, à la surveillance et à la sélection médicales de ceux-ci, sont arrêtés par le Roi, les com- munes pouvant prendre, en ces matières, des règlements complémen- taires.

Le Roi établit le taux des redevances à percevoir pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle ou de surveil- lance résultant de l'application de la loi.

E. — La loi détermine, enfin, les sanctions pénales applicables en cas d'infraction et organise la recherche et la constatation des infrac- tions.

* * *

2. Analyse de la loi en projet.

Deux considérations principales amènent le Gouvernement à pro- poser aux Chambres de modifier, sur des points importants, le régime de la loi du 23 juin 1969.

La première est d'opportunité. Selon l'exposé des motifs, le système de l'adjudication publique n'a pas donné les résultats espérés, soit que les soumissionnaires aient offert des montants excessifs, soit que certaines communes n'aient guère manifesté le souci d'assainir ce secteur des transports. En conséquence, le projet abandonne le recours à l'adjudication publique.

De tweede reden is de totstandkoming van de wet van 26 juli 1971 houdende organisatie van de agglomeraties en de federaties van gemeenten. Enerzijds draagt artikel 4, § 2, 7°, van die wet de bevoegdheid van de gemeente inzake het bezoldigd vervoer van personen aan de agglomeratie of aan de federatie over; anderzijds bepaalt artikel 56 de bijzondere regelen inzake het administratief toezicht op de agglomeraties en de federaties. Derhalve stelt het ontwerp, waar het nodig is, de agglomeratie of de federatie in de plaats van de gemeente en organiseert het, overeenkomstig de genoemde wet, het beroep bij de toezichthoudende overheid.

A. — Voor iedere taxidienst — zoals die in het ontwerp is gedefinieerd — is een vergunning vereist die, ter wille van het openbaar nut van de dienst, wordt afgegeven door het agglomeratiecollege, door het federatiecollege of door het college van burgemeester en schepenen nargelang de exploitatie tot de territoriale bevoegdheid van de agglomeratie, van de federatie of van de gemeente behoort.

B. — De vergunning wordt voor een — hernieuwbare — termijn van tien jaar afgegeven na een onderzoek omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

Die vergunning kan slechts worden verleend aan de eigenaar van het voertuig of van de voertuigen en kan, onder bepaalde voorwaarden, slechts worden overgedragen als de vergunninghouder overlijdt of zijn exploitatie vóór het verstrijken van de termijn stopzet.

Tegen de weigering van een vergunning, het ontbreken van een beslissing, de schorsing en de intrekking van een vergunning kan beroep bij de bevoegde toezichthoudende overheid worden ingesteld.

C. — Voor de exploitatie van de taxidienst met standplaatsen op de openbare weg is een tweede vergunning vereist, die wordt afgegeven door de overheid die de eerste heeft verleend, onder de voorwaarden door de bevoegde overheid vastgesteld binnen de grenzen van de door de Koning vastgestelde algemene voorschriften.

Tegen de weigering van een vergunning of het ontbreken van een beslissing kan beroep bij de bevoegde toezichthoudende overheid worden ingesteld.

D. — De vergunningen geven aanleiding tot het innen van een taks en van een bijkomende taks waarvan de maximumbedragen door de Koning worden vastgesteld.

E. — Hoofdstuk III regelt het stationeren van de voertuigen op de openbare weg en daarbuiten. Iedere beschikbare standplaats mag, onder de in het ontwerp bepaalde voorwaarden, worden ingenomen door elk voertuig waarvoor de vereiste vergunning is afgegeven.

F. — De eisen inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit van de aanvrager, de voorwaarden voor erkenning van de bestuurders, de verordeningen betreffende de exploitatie van de taxidiensten, de beperking van de stuurtijd, de arbeidsduur, de rusttijd van de bestuurders, het geneeskundig toezicht op en de geneeskundige selectie van de bestuurders worden door de Koning vastgesteld, terwijl de bevoegde overheden « bijzondere » verordeningen kunnen vaststellen.

G. — Artikel 17 bepaalt dat de fooi moet begrepen zijn in de prijs die aangegeven wordt door de taxameter. De tarieven moeten worden uitgedrukt.

H. — De artikelen 20 en 21 hebben betrekking op de strafbepalingen en op het opsporen en vaststellen van de overtredingen.

I. — De Koning bepaalt het bedrag van de retributies die moeten worden geïnd tot algehele of gedeeltelijke dekking van de bestuurs-, controle- of toezichtskosten die uit de toepassing van de wet volgen.

J. — Artikel 23 richt een nationaal comité van advies voor de taxi's op en voorziet in de oprichting, door de Koning, van regionale comités van advies.

K. — Tenslotte bevat de ontwerp-wet ook nog opheffings- en overgangsbepalingen.

II. — Algemene opmerkingen.

1. Ofschoon de ontwerp-wet een aantal bepalingen van de wet van 23 juni 1969 overneemt, zijn er echter ook fundamentele verschillen, onder meer wat betreft de taxidiensten met standplaatsen op de openbare weg waarvoor voortaan geen openbare aanbesteding meer moet worden gehouden. Nu het ontwerp ook afziet van de beschermingsmaatregel waarin artikel 4, § 2, van de wet van 23 juni 1969 voorzagen behoeve van de taxidiensten waarvan de standplaatsen zich niet op de openbare weg bevinden, zal niet alleen de keuze van de exploitant van een taxidienst met standplaatsen op de openbare weg, maar ook de

La seconde considération se fonde sur la loi du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et fédérations de communes. D'une part, l'article 4, § 2, 7°, de cette loi transfère à l'agglomération ou à la fédération les attributions de la commune en matière de transport rémunéré de personnes; d'autre part, l'article 56 détermine les règles particulières de la tutelle administrative sur les agglomérations et les fédérations. En conséquence, le projet substitue à la commune, là où c'est nécessaire, l'agglomération ou la fédération et organise, conformément à la loi précitée, les recours à l'autorité de tutelle.

A. — Tout service de taxis — que le projet définit — est soumis à une autorisation délivrée en fonction de l'utilité publique du service par le collège d'agglomération, le collège de fédération ou le collège des bourgmestre et échevins, suivant que l'exploitation est du ressort territorial de l'agglomération, de la fédération ou de la commune.

B. — L'autorisation est délivrée pour une durée de dix ans — renouvelable — après une enquête qui porte sur les garanties morales, la qualification professionnelle et la solvabilité du requérant.

Cette autorisation ne peut être accordée qu'au propriétaire du ou des véhicules et n'est cessible, sous certaines conditions, que si le titulaire meurt ou cesse son exploitation avant terme.

Le refus d'autorisation, l'absence de décision, la suspension et le retrait peuvent faire l'objet d'un recours à l'autorité de tutelle compétente.

C. — L'exploitation du service de taxis stationnant sur la voie publique est soumise à une seconde autorisation, délivrée par l'autorité qui a accordé la première, aux conditions que détermine le pouvoir compétent dans les limites des dispositions générales arrêtées par le Roi.

Le refus d'autorisation ou l'absence de décision peut faire l'objet d'un recours à l'autorité de tutelle compétente.

D. — Les autorisations donnent lieu à la perception d'une taxe et d'une surtaxe dont les montants maxima sont fixés par le Roi.

E. — Le chapitre III règle le stationnement des véhicules sur la voie publique et en dehors de celle-ci. Tout endroit de stationnement disponible peut, aux conditions fixées par le projet, être occupé par tout véhicule possédant l'autorisation requise.

F. — Les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité du demandeur, les conditions d'agrégation des chauffeurs, les règlements relatifs à l'exploitation des services de taxis, à la limitation du temps de conduire, à l'amplitude du travail, au repos des conducteurs, à la surveillance et à la sélection médicale des conducteurs, sont arrêtés par le Roi, les autorités compétentes pouvant prendre des règlements « particuliers ».

G. — L'article 17 dispose que le pourboire doit être incorporé dans le prix indiqué au taximètre. Les tarifs doivent être affichés.

H. — Les articles 20 et 21 concernent les sanctions pénales ainsi que la recherche et la constatation des infractions.

I. — Le Roi établit le taux des redevances à percevoir pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance découlant de l'application de la loi.

J. — L'article 23 institue un comité consultatif national des taxis et prévoit la création, par le Roi, de comités consultatifs régionaux.

K. — Enfin, la loi en projet contient des dispositions abrogatoires et transitoires.

II. — Observations générales.

1. Bien que la loi en projet reprenne un certain nombre de dispositions de la loi du 23 juin 1969, elle en diffère cependant, fondamentalement, notamment en ce qui concerne les services de taxis stationnant sur la voie publique qui ne devront plus, désormais, faire l'objet d'une adjudication publique. Comme le projet abandonne aussi la protection organisée dans l'article 4, § 2, de la loi du 23 juin 1969 en faveur des services de taxis ne stationnant pas sur la voie publique, non seulement le choix de l'exploitant d'un service de taxis stationnant sur la voie publique, mais encore le choix entre les deux sortes

keuze tussen de twee soorten van exploitatie aan het goedvinden van de bevoegde ondergeschikte overheden worden overgelaten, zonder dat voor die keuze enige andere maatstaf zal gelden dan het openbaar nut van de dienst. Zo blijkt dat, uit een oogpunt van de betrokken belangen, de ontwerp-wet minder bescherming biedt dan de wet van 23 juni 1969.

2. Artikel 9 van het ontwerp bepaalt: « De houder van een bij artikel 3 voorziene vergunning is, door de overheid die deze vergunning heeft afgegeven, ertoe gemachtigd een taxidienst met standplaats op de openbare weg te exploiteren, aan de door de bevoegde overheid vastgestelde voorwaarden, binnen de perken van de door de Koning vastgestelde algemene voorschriften ».

Volgens de memorie van toelichting en volgens de bewoordingen van artikel 9, schijnt de vergunning tot het exploiteren van een taxidienst met standplaatsen op de openbare weg een aanvulling te zijn van de vergunning tot het exploiteren van een taxidienst zonder standplaatsen op de openbare weg en schijnt die aanvullende vergunning te moeten worden afgegeven als de aanvrager aan de gestelde voorwaarden voldoet.

Wat het stelsel van de vergunning betreft, is aan het onderscheid tussen beide exploitatievormen geen ander belang meer verbonden dan dat een bijkomende taks moet worden betaald voor een taxidienst met standplaatsen op de openbare weg.

Anderzijds levert het cumuleren van vergunningen, zoals door het ontwerp wordt overvogen, moeilijkheden op.

Artikel 7, § 2, organiseert, in bepaalde gevallen, de overdracht van de vergunning. Hier kan alleen bedoeld zijn de vergunning waarvan sprake is in artikel 3. De vraag is nu of de overdracht van de in artikel 3 bedoelde vergunning ook de overdracht van de vergunning bedoeld in artikel 9 tot gevolg heeft. De Regering zou haar bedoeling hieromtrent kenbaar moeten maken en de tekst zou dienovereenkomstig moeten worden aangepast.

Artikel 8 bepaalt dat de vergunning ingetrokken of voor een bepaalde duur geschorst kan worden ingeval de wet en de besluiten tot uitvoering ervan overtreden of « de aan de vergunning verbonden bepalingen en voorwaarden niet nagekomen worden ». Deze bepaling slaat op de vergunning bedoeld in artikel 3. Al staat het vast dat intrekking of schorsing van de in artikel 3 bedoelde vergunning ook de intrekking of schorsing van de in artikel 9 bedoelde vergunning meebrengt, omdat in de economie van het ontwerp het verkrijgen van de eerste vergunning de *conditio sine qua non* is voor het verkrijgen van de tweede vergunning, moet er toch op gewezen worden dat het ontwerp geen gewag maakt van enige intrekking of schorsing voor het geval de aan de tweede vergunning verbonden bepalingen en voorwaarden niet nagekomen worden. Dit is kennelijk een leemte waarin moet worden voorzien.

3. Artikel 8, § 2, van het ontwerp bepaalt :

« De intrekking of de schorsing wordt beslist door de bij artikel 3 voorziene overheid. Het storten van een borgtocht mag geëist worden en de verbeurdverklaring ervan mag bevolen worden in geval van overtreding der bepalingen en voorwaarden van de vergunning ».

Met betrekking tot de borgtocht zegt de memorie van toelichting :

« De borgtocht die bij de wet van 30 december 1946 opgelegd was, werd niet meer voorzien bij de wet van 23 juni 1969. Deze borgstelling kan gebeuren onder vorm van bankaval of door openbare fondsen in bewaring te geven. Hij werd opnieuw ingevoerd om een goede uitvoering van de bepalingen en voorwaarden van de vergunning te waarborgen ».

De bepaling betreffende de borgtocht is alleen te begrijpen als de borgstelling wordt opgelegd in de voorwaarden voor het verkrijgen van de vergunning. De vermelding, in de memorie van toelichting, van de besluitwet van 30 december 1946 lijkt erop te wijzen dat de Regering het wel zo bedoelt. Derhalve zou het ontwerp in een aan artikel 8 voorafgaand artikel — mogelijk in artikel 3 — moeten bepalen dat de door de bevoegde raad vastgestelde algemene voorwaarden alle exploitanten van taxidiensten tot borgstelling verplichten.

Door te wijzen op de mogelijkheid van bankaval, lijkt de memorie van toelichting te aanvaarden dat een borg wordt gesteld die niet onderworpen is aan het koninklijk besluit n° 150 van 18 maart 1935 tot coördinatie van de wetten betreffende de inrichting en de werking van de Deposito- en Consignatiekas en tot aanbrenging van wijzigingen daarin krachtens de wet van 31 juli 1934, bekrachtigd door de wet van 4 mei 1936, noch aan de besluiten vastgesteld ter uitvoering van dat koninklijk besluit. Bedoelt de Regering het werkelijk zo, dan is het volstrekt noodzakelijk dat het ontwerp de regels bepaalt volgens welke de borg moet worden gesteld en teruggegeven, of dat het de Koning de nodige bevoegdheid daartoe verleent.

Doordat het ontwerp bepaalt dat de borgtocht kan worden « verbeurdverklaard », laat het evenwel de door de Regering overvogen

d'exploitatie, seront laissés à la discrétion des autorités subordonnées compétentes, sans que ce choix soit soumis à aucun autre critère que celui de l'utilité publique du service. Il apparaît ainsi que, du point de vue de la protection des intérêts en présence, la loi en projet se trouve en retrait par rapport à la loi du 23 juin 1969.

2. L'article 9 du projet dispose que « le titulaire d'une autorisation prévue à l'article 3 est admis, par l'autorité qui a délivré cette autorisation, à exploiter un service de taxis stationnant sur la voie publique, aux conditions que détermine le pouvoir compétent, dans les limites des dispositions générales arrêtées par le Roi ».

Il semble, d'après l'exposé des motifs et selon les termes employés dans l'article 9, que l'autorisation d'exploiter un service de taxis stationnant sur la voie publique soit complémentaire de l'autorisation d'exploiter un service de taxis ne stationnant pas sur la voie publique et que cette autorisation complémentaire doive être livrée dès lors que le demandeur satisfait aux conditions requises.

Du point de vue du régime de l'autorisation, la distinction entre les deux sortes d'exploitation n'offre plus d'autre intérêt que celui de donner lieu au paiement d'une surtaxe en cas de service de taxis stationnant sur la voie publique.

Par ailleurs, le cumul des autorisations, tel qu'il est envisagé dans le projet, suscite des difficultés.

L'article 7, § 2, organise, dans des cas déterminés, la cession de l'autorisation dont il est question dans cette disposition ne peut être que l'autorisation prévue dans l'article 3. Dès lors, se pose la question de savoir si la cession de l'autorisation prévue dans l'article 3 entraîne la cession de l'autorisation prévue dans l'article 9. Il conviendrait que le Gouvernement fasse connaître ses intentions à cet égard et que le texte soit aménagé en conséquence.

L'article 8 dispose que l'autorisation peut être retirée ou suspendue pour une durée déterminée en cas d'infraction à la loi, aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, ainsi qu'aux clauses et conditions de l'autorisation. Cette disposition vise l'autorisation prévue dans l'article 3. S'il est certain que le retrait ou la suspension de l'autorisation prévue dans l'article 3 entraîne le retrait ou la suspension de l'autorisation prévue dans l'article 9, puisque, dans l'économie du projet, l'obtention de la première autorisation est la condition nécessaire de l'obtention de la seconde, il importe de relever que le projet ne prévoit aucun retrait ni aucune suspension en cas d'infraction aux clauses et conditions de la seconde autorisation. Cette lacune flagrante devrait être comblée.

3. L'article 8, § 2, du projet dispose :

« Le retrait ou la suspension est décidé par l'autorité prévue à l'article 3. Le dépôt d'un cautionnement peut être exigé et la confiscation de celui-ci peut être ordonnée en cas d'infraction aux clauses et conditions de l'autorisation ».

Au sujet du cautionnement, l'exposé des motifs s'exprime comme suit :

« Le cautionnement imposé par l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 n'avait plus été prévu par la loi du 23 juin 1969. Ce cautionnement peut se faire sous forme de caution bancaire ou sous forme de dépôt de fonds publics. Il a été réintroduit en vue de garantir la bonne exécution des clauses et conditions de l'autorisation ».

La disposition relative au cautionnement ne peut se comprendre que si la constitution d'un cautionnement est imposée dans les conditions de l'autorisation. La mention, dans l'exposé des motifs, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 semble indiquer que telle est bien l'intention du Gouvernement. Il conviendrait, dès lors, que, dans un article précédant l'article 8 — qui pourrait être l'article 3 — le projet dispose que les conditions générales arrêtées par le conseil compétent imposent, à tous les exploitants de services de taxis, la constitution d'un cautionnement.

Par ailleurs, en mentionnant la possibilité d'une caution bancaire, l'exposé des motifs semble admettre la constitution d'un cautionnement qui ne serait pas soumis à l'arrêté royal n° 150 du 18 mars 1935 coordonnant les lois relatives à l'organisation et au fonctionnement de la Caisse des dépôts et consignations et y apportant des modifications en vertu de la loi du 31 juillet 1934, confirmé par la loi du 4 mai 1936, ni aux arrêtés pris pour l'exécution de cet arrêté royal. Si telle est bien l'intention du Gouvernement, il est indispensable que le projet fixe les règles selon lesquelles le cautionnement sera constitué, et restitué, ou qu'il donne au Roi les pouvoirs nécessaires à cette fin.

En disposant que le cautionnement pourra être « confisqué », le projet fait, toutefois, planer une incertitude sur le système envi-

regeling in het onzekere. Een borgtocht wordt niet « verbeurdverklaard »; tegen de teruggave ervan kan verzet worden gedaan. Het begrip verbeurdverklaring is hier dus niet dienstig. Het roept anderszits ook het begrip sanctie op, welke sanctie alleen een administratieve sanctie zou kunnen zijn aangezien zij door een administratieve overheid zou worden opgelegd. Dan zou de vraag rijzen welke rechtsmiddelen openstaan voor de exploitant tegen wie de sanctie zou worden getroffen. Ook hier stelt de Raad van State vast dat hij, wegens het ontbreken van de onmisbare inlichtingen, alleen maar kan wijzen op de moeilijkheden welke het ontwerp oplevert.

4. Artikel 11 bepaalt dat « elk voertuig, dat gemachtigd is om op de openbare weg te stationeren in een agglomeratie of een zone bepaald door de Minister die het vervoer in zijn bevoegdheid heeft, op om het even welke plaats van die agglomeratie of van die zone en voor zover er een uniform tarief toegepast wordt, elke onbezette standplaats op de openbare weg mag innemen ».

Volgens artikel 12 « stelt de Minister die de Economische Zaken in zijn bevoegdheid heeft de grenzen vast van de perimeter binnen dewelke de terugrit van de taxi naar zijn standplaats de klant niet aangerekend wordt ».

Ten slotte bepaalt artikel 17, § 4, dat, zo de door de bevoegde overheid vastgestelde voorwaarden de toepassing van een bepaald tarief niet voorschrijven, de exploitant er toe gehouden is het tarief dat hij voorstelt ter goedkeuring voor te leggen aan de overheid die de vergunning heeft afgegeven.

In deze drie bepalingen wordt over een tarief gehandeld. Geen enkele andere bepaling van het ontwerp wijst de overheid aan die met het vaststellen van het tarief belast is.

Het ontwerp brengt geen enkele wijziging in de bevoegdheden welke de Minister van Economische Zaken ontleent aan de wet van 30 juli 1971; hij is het dus die de maximumtarieven dient vast te stellen als hij het nodig acht.

De ontwerp-wet schijnt er evenwel op te wijzen dat het niet in de bedoeling van de Regering ligt het vaststellen van de tarieven over te laten aan het goedgevinden van de taxi-exploitanten, binnen de grenzen welke de Minister van Economische Zaken eventueel zou bepalen. Er zijn twee mogelijkheden: ofwel worden de tarieven door de bevoegde raad vastgesteld in de voorwaarden van de vergunning; ofwel stellen de voorwaarden van de vergunning het tarief niet vast en, in dat geval, stelt de exploitant een tarief voor dat moet worden goedgekeurd door het college dat de vergunning heeft afgegeven. In een afzonderlijke bepaling zou duidelijk moeten worden gezegd welke overheid bevoegd is. Die bepaling zou op haar plaats zijn in artikel 3, en niet in artikel 17 dat staat in een hoofdstuk betreffende politie en repressie. Zij zou als volgt kunnen worden geredigeerd:

« De bevoegde raad stelt het toe te passen tarief vast. Bepalen de voorwaarden van de vergunning niet dat een bepaald tarief moet worden toegepast, dan stelt het college het tarief vast op voorstel van de exploitant ».

Anderzits is geen definitie gegeven van het begrip « uniform tarief » waarvan sprake is in artikel 11. Gaat het om het tarief dat moet worden toegepast in de perimeter die door de Minister van Economische Zaken wordt vastgesteld krachtens artikel 12, met andere woorden het tarief waarin de prijs van de terugrit van de taxi naar zijn standplaats niet begrepen is, dan wel om een enig tarief waarvan de vaststelling echter op generlei wijze in het ontwerp geregeld is?

5. Artikel 22, § 2, van het ontwerp bepaalt:

« Elke exploitant van een onderneming van taxidiensten of diensten voor het verhuren van auto's met chauffeur moet de statistische gegevens betreffende zijn onderneming verstrekken aan de officiële overheden die er eventueel zouden naar vragen ».

Zoals deze bepaling is geredigeerd, heeft zij een veel ruimere werkingssfeer dan de wet van 4 juli 1962 waarbij de Regering gemachtigd wordt statistische en andere onderzoeken te houden betreffende de demografische, economische en sociale toestand van het land. Zo is het begrip « officiële overheden » vaag en onnauwkeurig, en is niet bepaald hoever de mogelijke vraag om inlichtingen mag reiken.

In zover de Regering mocht oordelen dat de wet van 4 juli 1962 in dezen niet op bevredigende wijze kan worden toegepast, is het volstrekt nodig dat de ontwerp-wet bepaalt welke inlichtingen moeten worden verstrekt, welke overheden gemachtigd zijn om ze te vragen en voor welke doeleinden zij mogen worden gebruikt, of dat zij de Koning de nodige bevoegdheid geeft.

Ten slotte laat artikel 22, § 2, in het onzekere of de diensten voor het verhuren van auto's welke de Koning krachtens artikel 1, § 2, uit de werkingssfeer van de wet sluit, al dan niet in dat artikel 22, § 2, bedoeld zijn.

sagé par le Gouvernement. Un cautionnement n'est pas « confisqué »; sa restitution peut faire l'objet d'une opposition. La notion de confiscation est donc, en l'occurrence, inadéquate. Elle évoque, d'autre part, la notion de sanction, qui ne pourrait être qu'une sanction administrative puisqu'elle serait décidée par une autorité administrative. Se poserait, dès lors, le problème des voies de recours ouvertes à l'exploitant qui ferait l'objet de la sanction. Le Conseil d'Etat constate, ici aussi, qu'à défaut des renseignements indispensables, il ne peut que souligner les difficultés que le projet suscite.

4. L'article 11 dispose que « tout véhicule autorisé à stationner sur la voie publique à l'intérieur d'une agglomération ou d'une zone déterminée par le Ministre ayant les transports dans ses attributions, peut occuper en n'importe quel endroit de cette agglomération ou de cette zone, et pour autant qu'il y soit appliqué un tarif uniforme, tout emplacement inoccupé de lieu de stationnement sur la voie publique ».

Selon l'article 12, « Le Ministre ayant les Affaires économiques dans ses attributions fixe les limites du périmètre à l'intérieur duquel le retour du taxi à son lieu de stationnement n'est pas porté en compte au client ».

Enfin, l'article 17, § 4, prévoit que si les conditions arrêtées par le pouvoir compétent ne prescrivent pas l'application d'un tarif déterminé, l'exploitant doit faire approuver le tarif qu'il propose par l'autorité qui a délivré l'autorisation.

Dans ces trois dispositions il est question de tarif. Aucune autre disposition du projet ne désigne l'autorité chargée de fixer le tarif.

Le projet ne modifie en rien les pouvoirs que le Ministre des Affaires économiques tient de la loi du 30 juillet 1971, il appartient donc à celui-ci de fixer les prix maxima des tarifs s'il l'estime nécessaire.

Cependant, il semble résulter de la loi en projet qu'il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement de laisser, dans les limites fixées, éventuellement par le Ministre des Affaires économiques, la détermination des tarifs à la discrétion des exploitants de taxis. Deux hypothèses peuvent se présenter: ou les tarifs sont fixés, par le conseil compétent, dans les conditions de l'autorisation, ou les conditions de l'autorisation ne fixent pas le tarif et, dans ce cas, l'exploitant propose un tarif qui doit être approuvé par le collège qui a délivré l'autorisation. Une disposition distincte devrait déterminer clairement l'autorité compétente. Cette disposition trouverait sa place dans l'article 3, et non dans l'article 17 qui figure dans un chapitre relatif à la police et à la répression. Elle pourrait être rédigée comme suit:

« Le conseil compétent fixe le tarif applicable. Si les conditions de l'autorisation ne prescrivent pas l'application d'un tarif déterminé, le collège arrête le tarif sur proposition de l'exploitant ».

Par ailleurs, la notion de tarif uniforme dont il est question dans l'article 11 n'est pas définie. S'agit-il du tarif applicable dans le périmètre déterminé par le Ministre des Affaires économiques en vertu de l'article 12, c'est-à-dire le tarif qui ne comprend pas le prix du retour du taxi à son lieu de stationnement, ou d'un tarif unique dont la fixation n'est, toutefois, précisée d'aucune manière dans le projet?

5. L'article 22, § 2, du projet dispose que:

« Tout exploitant d'une entreprise de services de taxis ou de location de voitures avec chauffeurs doit fournir les renseignements statistiques concernant son entreprise qui lui sont éventuellement demandés par les autorités officielles ».

Telle qu'elle est rédigée, cette disposition a un champ d'application beaucoup plus large que la loi du 4 juillet 1962 autorisant le Gouvernement à procéder à des investigations statistiques et autres sur la situation démographique, économique et sociale du pays. Notamment, la notion d'autorités officielles est vague et imprécise et l'étendue des renseignements qui pourraient être demandés n'est pas définie.

Dans la mesure où le Gouvernement estimerait que la loi du 4 juillet 1962 ne pourrait être appliquée en la matière de manière satisfaisante, il serait indispensable que la loi en projet déterminât les renseignements qui devront être communiqués, les autorités qui seront habilitées à les demander et les fins auxquelles ces renseignements pourront être utilisés, ou qu'elle confiat au Roi les pouvoirs nécessaires.

Enfin, l'article 22, §, laisse incertain le point de savoir si les services de location de voitures exclus par le Roi du champ d'application de la loi en vertu de l'article 1^{er}, § 2, sont, ou non, visés par ledit article 22, § 2.

III. — Onderzoek van de tekst van het ontwerp.

Het ontwerp herhaalt verscheidene bepalingen van de wet van 23 juni 1969, waarbij de Raad van State geen opmerkingen zal maken.

Rekening houdend, anderzijds, met de problemen die in de algemene opmerkingen hiervoren zijn opgeworpen, beperkt de Raad van State zijn opmerkingen tot hetgeen volgt.

Het besluit tot indiening van het wetsontwerp ontbreekt.

Artikel 3.

Voor de eerste vier paragrafen wordt de volgende tekst voorgesteld :

« Artikel 3. — § 1. — De voorwaarden voor het exploiteren van taxidiensten worden, naar gelang van het geval en binnen de door de Koning bepaalde grenzen, vastgesteld door de agglomeratieraad, door de federatieraad of door de gemeenteraad.

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

§ 3. — De vergunning voor het exploiteren van een taxidienst wordt afgegeven voor tien jaar; de vergunning kan voor dezelfde duur worden hernieuwd; zij kan voor minder dan tien jaar verleend of hernieuwd worden, indien bijzondere in de vergunningsakte vermelde omstandigheden die afwijking wettigen.

§ 4. — De beslissingen tot weigering of tot hernieuwing van de vergunning worden met redenen omkleed ».

In § 5 moet het laatste lid als volgt worden geredigeerd : « De toezichthoudende overheid doet bij een met redenen omklede beslissing uitspraak binnen drie maanden na het ontvangen van het beroepsschrift ». Dezelfde tekst moet in de plaats komen van artikel 7, § 6, laatste lid, en van artikel 9, § 2, laatste lid.

Artikel 5.

Paragraaf 2 kan beter als volgt worden geredigeerd :

« Het onderzoek mag door de bevoegde overheid van een agglomeratie of van een federatie van gemeenten worden toevertrouwd aan de gemeente op het grondgebied waarvan ... (zoals in het ontwerp) ».

Artikel 6.

Paragraaf 3 redigere men als volgt :

« § 3. — In afwijking van § 1, kan het bevoegde college de vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal, machtingen zijn dienst te verrichten met een vervangingsvoertuig waarvan hij geen eigenaar is of waarover hij niet beschikt op grond van een huurkoopcontract. Die machting kan slechts voor ten hoogste drie maanden worden verleend ».

Artikel 7.

Paragraaf 2 zou als volgt moeten beginnen :

« Met toestemming van het bevoegde college :

1^o mag de echtgenoot of mogen de bloed- of aanverwanten... ».

Aan het slot van die paragraaf moeten de woorden « op voorwaarde dat de overdrager deelneemt aan het beheer van de onderneming » worden vervangen door de woorden : « op voorwaarde dat de overdrager zich ertoe verbindt aan het beheer van de onderneming deel te nemen ».

De memorie van toelichting verstrekt geen enkele commentaar bij paragraaf 3 die, ongeacht de bedoeling van de Regering, als volgt zou moeten worden geredigeerd :

« § 3. — De vergunning is slechts verdeelbaar bij algehele overdracht van de onderneming aan de personeelsleden ».

Artikel 8.

Het laatste lid van paragraaf 3 verleent aan de toezichthoudende overheid uitdrukkelijk een recht tot wijziging « binnen drie maanden na het ontvangen van het beroep », terwijl de artikelen 3, § 5, en 7, § 6, bepalen dat « de toezichthoudende overheid uitspraak (doet) binnen

III. — Examen du texte du projet.

Le projet reproduit plusieurs dispositions de la loi du 23 juin 1969 sur lesquelles le Conseil d'Etat ne fera pas d'observations.

Tenant compte, par ailleurs, des problèmes soulevés dans les observations générales qui précèdent, le Conseil d'Etat limite ses observations à ce qui suit.

L'arrêté de présentation du projet de loi manque.

Article 3.

Le texte suivant est proposé pour les quatre premiers paragraphes :

« Article 3. — § 1^{er}. — Les conditions d'exploitation des services de taxis sont, selon le cas et dans les limites arrêtées par le Roi, fixées par le conseil d'agglomération, par le conseil de fédération ou par le conseil communal.

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

§ 3. — La durée de l'autorisation d'exploiter un service de taxis est de dix ans; l'autorisation peut être renouvelée pour la même durée; elle peut être accordée ou renouvelée pour une durée inférieure à dix ans, si des circonstances particulières inscrites dans l'acte d'autorisation justifient cette dérogation.

§ 4. — Les décisions de refus d'autorisation ou de renouvellement sont motivées ».

Au § 5, dernier alinéa, les mots « par décision motivée » doivent être ajoutés après les mots « l'autorité de tutelle statue ». Cette observation vaut aussi pour l'article 7, § 6, dernier alinéa, et pour l'article 9, § 2, dernier alinéa.

Article 5.

Le paragraphe 2 serait mieux rédigé comme suit :

« L'enquête peut être confiée par l'autorité compétente d'une agglomération ou d'une fédération de communes, à la commune sur le territoire de laquelle ... (comme au projet) ».

Article 6.

La rédaction suivante est proposée pour le § 3 :

§ 3. — Par dérogation au § 1^{er}, le collège compétent peut autoriser le titulaire d'une autorisation dont un véhicule est momentanément indisponible, par suite d'accident, de panne mécanique grave, d'incendie ou de vol, à assurer son service avec un véhicule de remplacement dont il n'est pas propriétaire ou dont il n'a pas la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament. Cette autorisation... (la suite comme au projet) ».

Article 7.

Le début du § 2 devrait être rédigé de la manière suivante :

« Moyennant l'autorisation du collège compétent... ».

A la fin de ce paragraphe, les mots « à condition que le cédant participe à la gestion » doivent être remplacés par « à condition que le cédant s'engage à participer à la gestion ».

L'exposé des motifs ne donne aucun commentaire du paragraphe 3 qui, quelle que soit l'intention du Gouvernement, devrait être rédigé de la manière suivante :

« § 3. — L'autorisation n'est divisible qu'en cas de cession totale de l'entreprise aux membres du personnel ».

Article 8.

Le dernier alinéa du paragraphe 3 attribue expressément à l'autorité de tutelle un droit de réformation, « dans les trois mois de la réception du recours » alors que les articles 3, § 5, et 7, § 6, disposent que « l'autorité de tutelle statue dans les trois mois de la réception du

drie maanden na het ontvangen van het beroep (schrift) ». Het is niet duidelijk waarom het laatste lid van § 3 afwijkt van de bewoordingen gebruikt in de artikelen 3 en 7, daar zij voor de betrokkenen een beroep bij de toezichthoudende overheid openstellen, zodoende herzieningsbevoegdheid verlenen.

Rekening houdend bovendien met de algemene bepaling betreffende de borgtocht, wordt voorgesteld artikel 8 als volgt te redigeren :

« Artikelen 8. — § 1. — Bij een met redenen omklede beslissing van het bevoegde college, kan de vergunning 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. — Tegen de intrekking- of schorsingsbeslissing van het agglomeratiecollege, van het federatiecollege of van het college van burgemeester en schepenen kan beroep worden ingesteld onderscheidenlijk bij de Koning, bij de bestendige deputatie of bij de gouverneur.

Het beroep moet, binnen acht dagen na de kennisgeving van de beslissing, bij een ter post aangetekende brief worden ingesteld.

De toezichthoudende overheid doet bij een met redenen omklede beslissing uitspraak binnen drie maanden na het ontvangen van het beroepschrift ».

Artikel 9.

Paragraaf 1 zou als volgt moeten worden geredigeerd :

« § 1. — De vergunning voor het exploiteren van een taxidienst met standplaatsen op de openbare weg wordt aan de houder van de in artikel 3 bedoelde vergunning afgegeven door het college dat die vergunning heeft verleend, onder de voorwaarden door de bevoegde raad bepaald binnen de grenzen van de door de Koning vastgestelde algemene bepalingen ».

Artikel 14.

In § 1 moeten de woorden « op voorwaarde dat de, uit hoofde van artikel 3, betrokken bevoegde overheden daartoe vooraf een vergunning hebben afgegeven » worden vervangen door de woorden : « met toestemming van de bevoegde colleges ».

Artikel 17.

§ 3. — Het spreekt vanzelf dat de exploitant de voorwaarden van de vergunning moet nakomen. Niet-nakoming van die voorwaarden kan trouwens worden gestraft met intrekking of schorsing van de vergunning. Paragraaf 3 moet dus als overbodig vervallen.

Artikel 18.

Het is niet duidelijk waarom de term « bijzondere verordeningen » in de plaats gekomen is van de term « aanvullende verordeningen » die er beter op wijst dat de bedoelde verordeningen niet in strijd mogen zijn met de door de Koning vastgestelde algemene verordeningen.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Artikel 18. — De bevoegde raden kunnen aanvullende verordeningen vaststellen die aan de goedkeuring van de toezichthoudende overheden onderworpen zijn. Te dien einde zenden zij binnen acht dagen een afschrift ervan aan de toezichthoudende overheid.

Zo de toezichthoudende overheid zich niet heeft uitgesproken binnen drie maanden na het ontvangen van het afschrift, wordt de verordening uitvoerbaar ».

Artikel 22.

Het tweede lid van § 1 redigere men als volgt :

« De Koning kan die bevoegdheid geheel of gedeeltelijk overdragen aan de Minister die hij aanwijst ».

Artikel 23.

Aangezien het nationaal comité van advies precies de bevoegdheden overneemt van het door de wet van 23 juni 1969 opgerichte comité van advies, ware het verkieslijk te zeggen : « Er is een nationaal comité van advies voor de taxi's dat ... ».

recours ». On n'aperçoit pas les motifs pour lesquels le dernier alinéa du § 3 s'écarte des termes employés dans les articles 3 et 7 qui, ouvrant un recours aux intéressés devant l'autorité de tutelle, attribuent à celle-ci un pouvoir de réformation.

Compte tenu, en outre, de l'observation générale relative au cautionnement, la rédaction suivante est proposée pour l'article 8 :

« Article 8. — § 1^{er}. — Par décision motivée du collège compétent, l'autorisation peut être retirée ou suspendue pour une durée déterminée en cas d'infraction aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci ainsi qu'aux conditions de l'autorisation.

§ 2. — La décision de retrait ou de suspension... (comme au projet, § 3, alinéa 1^{er}).

Le recours doit être introduit... (comme au projet, § 3, alinéa 2).

L'autorité de tutelle statue, par décision motivée, dans les trois mois de la réception du recours ».

Article 9.

Le § 1^{er} devrait être rédigé comme suit :

« § 1^{er}. — L'autorisation d'exploiter un service de taxis stationnant sur la voie publique est délivrée au titulaire de l'autorisation prévue à l'article 3, par le collège qui a accordé cette autorisation, aux conditions que le conseil compétent détermine dans les limites des dispositions générales arrêtées par le Roi ».

Article 14.

Au § 1^{er}, les mots « moyennant autorisation préalable des autorités compétentes intéressées, en vertu de l'article 3 » devraient être remplacés par « moyennant l'autorisation des collèges compétents ».

Article 17.

§ 3. — Il est évident que l'exploitant doit observer les conditions de l'autorisation. Toute infraction à ces conditions peut, d'ailleurs, être sanctionnée par le retrait ou la suspension de l'autorisation. Le § 3 est donc inutile et doit être omis.

Article 18.

On n'aperçoit pas le motif pour lequel l'expression « règlements particuliers » a été substituée à l'expression « règlements complémentaires » qui indique mieux que les règlements dont il s'agit ne peuvent être contraires aux règlements généraux pris par le Roi.

Le texte suivant est proposé :

« Article 18. — Les conseils compétents peuvent arrêter des règlements complémentaires soumis à l'approbation des autorités de tutelle. A cette fin, ils en transmettent, dans les huit jours, copie à l'autorité de tutelle.

Si l'autorité de tutelle ne s'est pas prononcée dans les trois mois de la réception de la copie, le règlement devient exécutoire ».

Article 22.

Au § 1^{er}, alinéa 2, les mots « ses pouvoirs » doivent être remplacés par « ces pouvoirs ».

Article 23.

Au § 1^{er}, puisque le comité consultatif national reprend exactement les attributions du comité consultatif créé par la loi du 23 juin 1969, il serait préférable de dire : « Il y a un comité consultatif national... ».

Artikel 24.

Luidgens § 2 van dit artikel blijven van kracht tot zij door krachtens de ontwerp-wet vastgestelde bepalingen zijn vervangen, het koninklijk besluit van 24 juni 1969 betreffende de diensten voor het verhuren van auto's, en het koninklijk besluit van 27 juni 1969 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten.

Besluiten die zijn vastgesteld ter uitvoering van een opgeheven wet behouden hun rechtsgrond in zover zij niet onbestaanbaar zijn met de bepalingen van de nieuwe wet. Dit is wel degelijk het geval met de genoemde koninklijke besluiten. Paragraaf 2 van artikel 24 is dus overbodig.

Artikel 25.

Uit de tekst van § 1 kan de juiste draagwijdte van die bepaling niet worden afgeleid. Het ontwerp bepaalt immers dat de vergunningen geldig blijven « tot op 31 december 1974 of uiterlijk tot één jaar na het verschijnen van deze wet in het *Belgisch Staatsblad* ». Ligt het in de bedoeling van de Regering enerzijds de vergunningen die vóór 31 december 1974 verstrijken, tot die datum te verlengen, en anderzijds de duur van de vergunningen die op een latere datum verstrijken, te verminderen tot een jaar na de bekendmaking van de wet? Het ontwerp zou in dit opzicht moeten worden verduidelijkt.

Anderzijds zal de termijn tussen de inwerkingtreding van de wet van 31 december 1974 noodzakelijkerwijs kort zijn. Het valt dan ook te betwijfelen of de vergunningen waarvoor de ontwerp-wet 31 december 1974 als vervalddag stelt, tijdig hernieuwd zullen kunnen worden.

Krachtens § 2 kunnen de houders van een vergunning de in artikel 3 van het ontwerp bedoelde nieuwe vergunning verkrijgen, maar dezelfde bepaling treft geen enkele voorziening voor de houders van een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst met standplaatsen op de openbare weg die, volgens het ontwerp, én de in artikel 3 bedoelde vergunning én de vergunning bedoeld in artikel 9 zullen moeten verkrijgen. De hierna voorgestelde tekst vult deze leemte aan :

« § 2. — Iedere houder van een vóór ... verleende vergunning, die op de dag dat deze wet in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt, werkelijk een taxidienst exploiteert, verkrijgt op zijn verzoek, voor zover hij aan de krachtens artikel 5 gestelde eisen inzake zedelijkheid en solvabiliteit voldoet en de voorschriften van artikel 6 in acht worden genomen, de in artikel 3 bedoelde vergunning en, eventueel, de vergunning bedoeld in artikel 9 ».

Voordracht en medeondertekening.

De ontwerp-wet is alleen door de Minister van Verkeerswezen medeondertekend. Bij de uitvoering van de wet zijn ook betrokken de Minister van Binnenlandse Zaken, inzonderheid wat betreft het toezicht en de vaststelling van de maximumbedragen van de taksen en bijkomende taksen (artikel 10, § 4), de Minister van Economische Zaken; inzonderheid wat betreft het opnemen van de fooi in het tarief, hetgeen verband houdt met de structuur van de maximumprijzen, en de afbakening van de perimeter waarvan sprake is in artikel 12, alsook de Minister van Justitie wat de strafbepalingen betreft.

De ontwerp-wet zou door deze vier Ministers voorgedragen en medeondertekend moeten worden.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : F. LEPAGE, eerste voorzitter,

Ch. SMOLDERS en A. VANDER STICHELE, staatsraden,

J. LIMPENS en P. DE VISSCHER, bijzitters van de wetgeving,

Mevrouw : J. TRUYENS, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. Ch. SMOLDERS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, eerste auditeur.

De Griffier,

J. TRUYENS.

De Voorzitter,

F. LEPAGE.

Article 24.

Le § 2 de cet article maintient en vigueur jusqu'à leur remplacement par des dispositions prises en vertu de la loi en projet, l'arrêté royal du 24 juin 1969 relatif aux services de location de voitures et l'arrêté royal du 27 juin 1969 portant règlement de police relatif à l'exploitation des services de taxis.

Les arrêtés pris pour l'exécution d'une loi abrogée gardent leur fondement dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec les dispositions de la loi nouvelle. Tel est bien le cas des arrêtés royaux précités. Le § 2 de l'article 24 est donc inutile.

Article 25.

La rédaction du § 1^{er} ne permet pas de dégager la portée exacte de cette disposition. Le projet, en effet, dispose que les autorisations « restent valables jusqu'au 31 décembre 1974 ou au plus tard jusqu'un an après la parution de la présente loi au *Moniteur belge* ». L'intention du Gouvernement est-elle, d'une part, de proroger jusqu'au 31 décembre 1974 les autorisations dont l'échéance tombe avant cette date et, d'autre part, de réduire à un an après la publication de la loi, la durée des autorisations dont l'échéance est fixée à une date ultérieure? Le projet devrait être précisé à cet égard.

Par ailleurs, le délai entre l'entrée en vigueur de la loi et le 31 décembre 1974 sera nécessairement court. Il semble, dès lors, douteux que les autorisations dont la loi en projet fixe l'échéance au 31 décembre 1974 puissent être renouvelées à temps.

Le § 2 permet aux titulaires d'une autorisation d'obtenir la nouvelle autorisation prévue à l'article 3 du projet, mais il ne prévoit rien en ce qui concerne les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxis stationnant sur la voie publique qui, selon le projet, devront obtenir et l'autorisation prévue à l'article 3, et celle prévue à l'article 9. Le texte proposé ci-après comble cette lacune :

« § 2. — Tout titulaire d'une autorisation accordée avant le ... qui exploite effectivement à la date de la publication de la présente loi au *Moniteur belge* un service de taxis, obtient, à sa demande, pour autant qu'il remplisse les conditions de moralité et de solvabilité prescrites en vertu de l'article 5 et que les prescriptions de l'article 6 soient respectées, l'autorisation prévue à l'article 3 et, s'il échet, l'autorisation prévue à l'article 9 ».

Proposition et contresign.

La loi en projet est contresignée par le seul Ministre des Communications. L'exécution de la loi concerne aussi le Ministre de l'Intérieur, notamment en ce qui concerne la tutelle et la fixation des montants maxima des taxes et surtaxes (article 10, § 4), le Ministre des Affaires économiques, notamment en ce qui concerne l'incorporation du pourboire dans le tarif, ce qui touche à la structure des prix maxima et la délimitation du périmètre dont il est question à l'article 12, et le Ministre de la Justice en ce qui concerne les dispositions pénales.

Il conviendrait que ces quatre Ministres proposent et contresignent la loi en projet.

La chambre était composée de :

Messieurs : F. LEPAGE, premier président,

Ch. SMOLDERS et A. VANDER STICHELE, conseillers d'Etat,

J. LIMPENS et P. DE VISSCHER, assesseurs de la section de législation.

Madame : J. TRUYENS, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. Ch. SMOLDERS.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

Le Greffier,

J. TRUYENS.

Le Président,

F. LEPAGE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 21^e oktober 1974 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende de taxi-diensten » heeft de 4^e november 1974 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp heeft tot doel de wet van 23 juni 1969 betreffende de taxi-diensten op te heffen en door nieuwe bepalingen te vervangen.

Het volgt op een vorig ontwerp dat voor advies aan de Raad van State werd voorgelegd en houdt in ruime mate rekening met de opmerkingen welke de Raad heeft gemaakt.

* * *

Analyse van de wet van 23 juni 1969 en van de ontwerp-wet.

1. De wet van 23 juni 1969.

Van 1947 tot 1969 vielen de taxi-diensten onder de regeling van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen.

De bepalingen van die besluitwet welke betrekking hadden op de taxi-diensten, zijn opgeheven door de wet van 23 juni 1969 die deze aangelegenheid thans regelt. In hoofdtrekken komt die regeling hierop neer :

A. — Voor iedere taxi-dienst — zoals die in de wet is gedefinieerd — is een vergunning van de gemeenteraad vereist.

De vergunning wordt door de gemeenteraad voor een termijn van tien jaar, ter wille van het openbaar nut van de dienst, afgegeven na een onderzoek omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

Zij mag slechts worden afgegeven aan de eigenaar van het voertuig of van de voertuigen, en mag slechts worden overgedragen in de gevallen door de wet bepaald.

Zij kan door de gemeenteraad ingetrokken of geschorst worden, behoudens beroep bij de gouverneur.

B. — Inzake vergunning geldt een verschillende regeling naargelang de voertuigen al dan niet op de openbare weg stationeren.

Voor voertuigen die op de openbare weg stationeren, wordt de vergunning bij wege van openbare aanbesteding afgegeven na goedkeuring door de gouverneur.

Voor voertuigen die niet op de openbare weg stationeren, wordt de vergunning door de gemeenteraad afgegeven na goedkeuring door de gouverneur.

In beide gevallen bepaalt de gemeenteraad de voorwaarden van de vergunning, binnen de grenzen van de door de Koning vastgestelde algemene voorschriften.

C. — Ongeacht of de taxi's al dan niet op de openbare weg stationeren, staat de wet, onder bepaalde voorwaarden, toe dat de voertuigen op iedere beschikbare standplaats stationeren.

D. — De verordeningen betreffende de exploitatie van de taxi-diensten, de arbeidsduur en de rusttijd van de bestuurders, het geneeskundig toezicht en de geneeskundige selectie van de bestuurders worden door de Koning vastgesteld, terwijl de gemeenten in dezen aanvullende verordeningen mogen uitvaardigen.

De Koning bepaalt het bedrag van de retributies die moeten worden geïnd tot algehele of gedeeltelijke dekking van de bestuurs-, controle- of toezichtskosten welke uit de toepassing van de wet volgen.

E. — De wet bepaalt ten slotte de op overtreding gestelde straffen en organiseert de opsporing en de vaststelling van de overtredingen.

2. Analyse van de ontwerp-wet.

Twice voornamelijk redenen heeft de Regering om aan de Kamers voor te stellen de regeling van de wet van 23 juni 1969 in belangrijke opzichten te wijzigen.

De eerste is een opportuniteitsreden. Volgens de memorie van toelichting heeft het stelsel van de openbare aanbesteding niet het verwachte resultaat opgeleverd, hetzij omdat door de inschrijvers overdreven bedragen werden geboden, hetzij omdat sommige gemeenten zich weinig hebben bekommerd om de sanering van deze vervoerssector. In het ontwerp is dan ook van openbare aanbesteding afgezien.

De tweede reden is de totstandkoming van de wet van 26 juli 1971 houdende organisatie van de agglomeraties en de federaties van gemeenten. Enerzijds draagt artikel 4, § 2, 7^o, van die wet de bevoegdheid van de gemeente inzake het bezoldigd vervoer van personen

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 21 octobre 1974, d'une demande d'avis sur un projet de loi « relatif aux services de taxis », a donné le 4 novembre 1974 l'avis suivant :

Le projet a pour objet d'abroger et de remplacer par des dispositions nouvelles la loi du 23 juin 1969 relative aux services de taxis.

Il fait suite à un projet antérieur qui avait été soumis à l'avis du Conseil d'Etat et tient compte dans une large mesure des observations que le Conseil d'Etat avait formulées.

* * *

Analyse de la loi du 23 juin 1969 et de la loi en projet.

1. La loi du 23 juin 1969.

De 1947 à 1969, les services de taxis étaient réglementés par l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles.

Les dispositions de cet arrêté-loi relatives aux services de taxis ont été abrogées par la loi du 23 juin 1969 qui réglemente actuellement la matière. En voici les grandes lignes.

A. — Tout service de taxis — que la loi définit — est subordonné à une autorisation du conseil communal.

L'autorisation est délivrée, pour une durée de dix ans, par le conseil communal, en fonction de l'utilité publique du service, après une enquête qui porte sur les garanties morales et professionnelles, ainsi que sur la solvabilité du requérant.

Elle ne peut être délivrée qu'au propriétaire du ou des véhicules et n'est cessible que dans les cas déterminés par la loi.

Elle peut être retirée ou suspendue par le conseil communal, sauf recours au gouverneur.

B. — Le régime de l'autorisation est différent selon que les véhicules stationnent ou non sur la voie publique.

Pour les véhicules stationnant sur la voie publique, l'autorisation est délivrée sur adjudication publique, après approbation du gouverneur.

Quant aux véhicules ne stationnant pas sur la voie publique, l'autorisation est délivrée par le conseil communal, après approbation du gouverneur.

Dans les deux cas, le conseil communal fixe les conditions de l'autorisation, dans les limites des dispositions générales arrêtées par le Roi.

C. — Que les taxis stationnent, ou non, sur la voie publique, la loi autorise, sous certaines conditions, le stationnement des véhicules à tout endroit de stationnement disponible.

D. — Les règlements relatifs à l'exploitation des services de taxis, au temps de travail et de repos des conducteurs, à la surveillance et à la sélection médicales de ceux-ci, sont arrêtés par le Roi, les communes pouvant prendre, en ces matières, des règlements complémentaires.

Le Roi établit le taux des redevances à percevoir pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance résultant de l'application de la loi.

E. — La loi détermine, enfin, les sanctions pénales applicables en cas d'infraction et organise la recherche et la constatation des infractions.

2. Analyse de la loi en projet.

Deux considérations principales amènent le Gouvernement à proposer aux Chambres de modifier, sur des points importants, le régime de la loi du 23 juin 1969.

La première est d'opportunité. Selon l'exposé des motifs, le système de l'adjudication publique n'a pas donné les résultats espérés, soit que les soumissionnaires aient offert des montants excessifs, soit que certaines communes n'aient guère manifesté le souci d'assainir ce secteur des transports. En conséquence, le projet abandonne le recours à l'adjudication publique.

La seconde considération se fonde sur la loi du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et fédérations de communes. D'une part, l'article 4, § 2, 7^o, de cette loi transfère à l'agglomération ou à la fédération les attributions de la commune en matière de transport

aan de agglomeratie of aan de federatie over; anderzijds bepaalt artikel 56 de bijzondere regelen inzake het administratief toezicht op de agglomeraties en de federaties. Derhalve stelt het ontwerp, waar het nodig is, de agglomeratie of de federatie in de plaats van de gemeente en organiseert het, overeenkomstig de genoemde wet, het beroep bij de toezichthoudende overheid.

A. — Voor iedere taxidienst — zoals die in het ontwerp is gedefinieerd — is een vergunning vereist die, ter wille van het openbaar nut van de dienst, wordt afgegeven door het agglomeratiecollege, door het federatiecollege of door het college van burgemeester en schepenen naargelang de exploitatie tot de territoriale bevoegdheid van de agglomeratie, van de federatie of van de gemeente behoort.

B. — De vergunning wordt voor een — hernieuwbare — termijn van tien jaar afgegeven na een onderzoek omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

Zij kan slechts worden verleend aan de eigenaar van het voertuig of van de voertuigen en kan, onder bepaalde voorwaarden, slechts worden overgedragen als de vergunninghouder overlijdt of zijn exploitatie vóór het verstrijken van de termijn stopzet.

Tegen de weigering van een vergunning, het ontbreken van een beslissing, de schorsing en de intrekking van een vergunning kan beroep bij de bevoegde toezichthoudende overheid worden ingesteld.

C. — Voor de exploitatie van een taxidienst met standplaatsen op de openbare weg is een tweede vergunning vereist, die wordt afgegeven door de overheid die de eerste heeft verleend, onder de voorwaarden door de bevoegde overheid vastgesteld binnen de grenzen van de door de Koning vastgestelde algemene voorschriften.

Tegen de weigering van een vergunning of het ontbreken van een beslissing kan beroep bij de bevoegde toezichthoudende overheid worden ingesteld.

D. — De vergunningen geven aanleiding tot het innen van een taks en van een bijkomende taks waarvan de maximumbedragen door de Koning worden vastgesteld.

E. — Hoofdstuk III regelt het stationeren van de voertuigen op de openbare weg en daarbuiten. Iedere beschikbare standplaats mag, onder de in het ontwerp bepaalde voorwaarden, worden ingenomen door elk voertuig waarvoor de vereiste vergunning is afgegeven.

F. — De eisen inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit van de aanvrager, de voorwaarden voor erkenning van de bestuurders, de verordeningen betreffende de exploitatie van de taxidiensten, de beperking van de stuurtijd, de arbeidsduur, de rusttijd van de bestuurders, het geneeskundig toezicht op en de geneeskundige selectie van de bestuurders worden door de Koning vastgesteld, terwijl de bevoegde overheden aanvullende verordeningen kunnen vaststellen.

G. — Artikel 17 bepaalt dat de fooi moet begrepen zijn in de prijs die aangegeven wordt door de taximeter. De tarieven moeten worden opgehangen.

H. — De artikelen 20 en 21 hebben betrekking op de strafbepalingen en op het opsporen en vaststellen van de overtredingen.

I. — De Koning bepaalt het bedrag van de retributies die moeten worden geïnd tot algehele of gedeeltelijke dekking van de bestuurs-, controle- of toezichtskosten die uit de toepassing van de wet volgen.

J. — Artikel 23 richt een nationaal comité van advies voor de taxi's op en voorziet in de oprichting, door de Koning, van regionale comités van advies.

K. — Ten slotte bevat de ontwerp-wet ook nog opheffings- en overgangsbepalingen.

Onderzoek van de tekst.

Artikel 3.

Ten einde iedere verkeerde interpretatie te voorkomen, ware het beter de tekst van § 5 als volgt te redigeren :

« Beslissingen houdende weigering van vergunning of van vernieuwing van vergunning worden met redenen omkleed. »

Artikel 5.

Paragraaf 3 van dit artikel bepaalt dat de Koning bij in Ministerraad overlegde algemene verordeningen « de erkenningsvoorwaarden der bestuurders » kan vaststellen.

De wet van 23 juni 1969 maakt geen gewag van de erkenning van de bestuurders. Naar aan de Raad van State is verklaard, hebben de voorwaarden waaraan de bestuurders zullen moeten voldoen, betrekking op hun zedelijkheid en beroepsbekwaamheid.

Niet alleen is het woord « erkenning » niet goed gekozen, maar de tekst doet ook niet duidelijk genoeg de verschillen uitkomen welke hij tot stand wil brengen tussen de voorwaarden waaraan de exploitanten dan wel de bestuurders zullen moeten voldoen.

rémunéré de personnes; d'autre part, l'article 56 détermine les règles particulières de la tutelle administrative sur les agglomérations et les fédérations. En conséquence, le projet substitue à la commune, là où c'est nécessaire, l'agglomération ou la fédération et organise, conformément à la loi précitée, les recours à l'autorité de tutelle.

A. — Tout service de taxis — que le projet définit — est soumis à une autorisation délivrée en fonction de l'utilité publique du service par le collège d'agglomération, le collège de fédération ou le collège des bourgmestre et échevins, suivant que l'exploitation est du ressort territorial de l'agglomération, de la fédération ou de la commune.

B. — L'autorisation est délivrée pour une durée de dix ans — renouvelable — après une enquête qui porte sur les garanties morales, la qualification professionnelle et la solvabilité du requérant.

Elle ne peut être accordée qu'au propriétaire du ou des véhicules et n'est cessible, sous certaines conditions, que si le titulaire meurt ou cesse son exploitation avant terme.

Le refus d'autorisation, l'absence de décision, la suspension et le retrait peuvent faire l'objet d'un recours à l'autorité de tutelle compétente.

C. — L'exploitation d'un service de taxis stationnant sur la voie publique est soumise à une seconde autorisation, délivrée par l'autorité qui a accordé la première, aux conditions que détermine le pouvoir compétent dans les limites des dispositions générales arrêtées par le Roi.

Le refus d'autorisation ou l'absence de décision peut faire l'objet d'un recours à l'autorité de tutelle compétente.

D. — Les autorisations donnent lieu à la perception d'une taxe et d'une surtaxe dont les montants maxima sont fixés par le Roi.

E. — Le chapitre III règle le stationnement des véhicules sur la voie publique et en dehors de celle-ci. Tout endroit de stationnement disponible peut, aux conditions fixées par le projet, être occupé par tout véhicule possédant l'autorisation requise.

F. — Les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité du demandeur, les conditions d'agrégation des chauffeurs, les règlements relatifs à l'exploitation des services de taxis, à la limitation du temps de conduite, à l'emplitude du travail, au repos des conducteurs, à la surveillance et à la sélection médicale des conducteurs, sont arrêtés par le Roi, les autorités compétentes pouvant prendre des règlements complémentaires.

G. — L'article 17 dispose que le pourboire doit être incorporé dans le prix indiqué au taximètre. Les tarifs doivent être affichés.

H. — Les articles 20 et 21 concernent les sanctions pénales ainsi que la recherche et la constatation des infractions.

I. — Le Roi établit le taux des redevances à percevoir pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance découlant de l'application de la Loi.

J. — L'article 23 institue un comité consultatif national des taxis et prévoit la création, par le Roi, de comités consultatifs régionaux.

K. — Enfin, la loi en projet contient des dispositions abrogatoires et transitoires.

Examen du texte.

Article 3.

Pour éviter toute erreur d'interprétation, il serait opportun de rédiger comme suit le texte néerlandais du § 5 :

« Beslissingen houdende weigering van vergunning of van vernieuwing van vergunning worden met redenen omkleed. »

Article 5.

Le § 3 de cet article dispose que le Roi peut fixer, par des règlements généraux délibérés en conseil des ministres, « les conditions d'agrégation des chauffeurs ».

La loi du 23 juin 1969 ne parle pas de l'agrégation des chauffeurs. Selon les renseignements fournis au Conseil d'Etat, les conditions auxquelles les chauffeurs devront satisfaire sont relatives à leur moralité et à leur qualification professionnelle.

Outre le fait que le mot « agrégation » n'est pas heureux, le texte ne fait pas ressortir avec suffisamment de clarté les différences qu'il entend établir entre les conditions qui seront requises des exploitants et celles auxquelles devront satisfaire les chauffeurs.

Voorgesteld wordt :

« § 3. — De Koning kan de eisen inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit waaraan de exploitanten krachtens § 1 moeten voldoen, en de eisen inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid waaraan de bestuurders moeten voldoen, vaststellen bij in Ministerraad overlegde algemene verordeningen ».

Artikel 7.

Paragraaf 3 van dit artikel bepaalt : « De vergunning is slechts verdeelbaar bij totale overdracht aan de personeelsleden van de betrokken onderneming ».

Deze tekst is niet volkomen duidelijk.

Naar aan de Raad van State is verklaard, wordt ermede bedoeld dat de vergunning maar verdeeld kan worden ingeval de overdracht van de vergunning toegestaan is op grond van § 2, 2^o, derde lid.

Ten einde de bedoeling van de Regering duidelijker weer te geven, redigere men de tekst als volgt :

« § 3. — De vergunning is slechts verdeelbaar ingeval de vergunninghouder ze in haar geheel overdraagt aan personeelsleden van de onderneming die actief en doorlopend sedert ten minste drie jaar aan de exploitatie van een taxidienst hebben deelgenomen ».

Artikel 8.

Dit artikel vervangt de procedure van openbare aanbesteding die door de wet van 23 juni 1969 was voorgeschreven voor het afgeven van vergunningen voor het exploiteren van een taxidienst met standplaatsen op de openbare weg, door de afgifte van een bewijs ter aanvulling van de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst zonder standplaatsen op de openbare weg. Dat aanvullend bewijs moet worden afgegeven aan de houders van een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst die erom verzoeken en die voldoen aan de voorwaarden om het te krijgen.

Het aantal standplaatsen voor taxi's op de openbare weg is niet onbeperkt. Door te werken met openbare aanbesteding konden de vergunningen worden afgegeven in verhouding tot het aantal beschikbare standplaatsen. Nu het bewijs om een taxidienst met standplaatsen op de openbare weg te exploiteren moet worden afgegeven aan de vergunninghouder die erom verzoekt, is het niet duidelijk hoe het evenwicht tussen het aantal standplaatsen en het aantal bewijzen tot stand zal kunnen komen.

Naar aan de Raad van State is verklaard, zal dat evenwicht waarschijnlijk kunnen worden bereikt enerzijds door een oordeelkundige heffing van de in artikel 10, § 2, bedoelde bijkomende taks ten laste van de houders van een bewijs en, anderzijds door het feit dat, volgens de bedoeling van de Regering, de vergunningen slechts voor een jaar gelden.

Deze bedoeling, die trouwens niet in de tekst weergegeven is, lijkt bezwaarlijk overeen te brengen met de algemene strekking van het ontwerp volgens welke het verkrijgen van het bewijs een recht is dat volgt uit de vergunning tot het exploiteren van een taxidienst, welke vergunning normaal voor tien jaar wordt verkregen.

Artikel 11.

Noch uit de tekst noch uit de memorie van toelichting kan worden opgemaakt of al dan niet een initiatief van de overheid die de vergunning heeft afgegeven vereist is opdat de Minister tot wiens bevoegdheid de Economische Zaken behoren, kan optreden.

Artikel 22.

§ 2. — De vroeger voor advies aan de Raad van State voorgelegde tekst bepaalde :

« Elke exploitant van een onderneming van taxidiensten of diensten voor het verhuren van auto's met chauffeur moet de statistische gegevens betreffende zijn onderneming verstrekken aan de officiële overheden die er eventueel zouden naar vragen ».

De Raad van State had opgemerkt dat het volstrekt nodig was in de ontwerp-wet te bepalen « welke inlichtingen moeten worden verstrekt, welke overheden gemachtigd zijn om ze te vragen en voor welke doeleinden zij mogen worden gebruikt » of de Koning de nodige bevoegdheid te geven.

Der Wetgevende Kamers zullen kunnen oordelen of de huidige tekst in dat opzicht voldoende verduidelijkingen geeft.

Artikelen 24 en 25.

Doordat artikel 24 van het ontwerp de wet van 23 juni 1969 zonder voorbehoud opheft — welke opheffing een feit wordt de dag dat de nieuwe wet in werking treedt, dat is de dag waarop zij is bekendgemaakt — en doordat artikel 25 de artikelen 10 tot 15 van laatstbedoelde wet op 1 juli 1975 in werking doet treden, zal er in de wetgeving op het stationeren van de taxi's een gaping zijn indien de nieuwe wet wordt bekendgemaakt vóór 1 juli 1975.

Le texte suivant est proposé :

« § 3. — Le Roi peut fixer, par des règlements généraux délibérés en conseil des ministres les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité requises des exploitants en vertu du § 1^{er}, et les conditions de moralité et de qualification professionnelle requises des chauffeurs ».

Article 7.

Le § 3 de cet article dispose que « l'autorisation n'est divisible que dans le cas de sa cession totale aux membres du personnel de l'entreprise intéressée ».

Tel qu'il est rédigé, ce texte n'est pas dépourvu d'une certaine obscurité.

Selon les renseignements fournis au Conseil d'Etat, il signifie que la division de l'autorisation n'est possible que dans le cas où la cession de l'autorisation est autorisée en vertu du § 2, 2^o, alinéa 3.

Pour exprimer avec plus de clarté l'intention du Gouvernement, le texte suivant est proposé :

« § 3. — L'autorisation n'est divisible que dans le cas où, son titulaire la cède dans son entièreté et à des membres du personnel de l'entreprise ayant participé activement et de façon continue depuis trois ans au moins, à l'exploitation d'un service de taxis.

Article 8.

Cet article remplace la procédure d'adjudication publique que la loi du 23 juin 1969 imposait pour la délivrance des autorisations d'exploiter un service de taxis stationnant sur la voie publique, par la délivrance d'un permis qui est complémentaire de l'autorisation d'exploiter un service de taxis ne stationnant pas sur la voie publique. Ce permis complémentaire doit être accordé aux titulaires d'une autorisation d'exploitation d'un service de taxis qui en font la demande et qui remplissent les conditions requises pour l'obtenir.

Le nombre des emplacements réservés, sur la voie publique, au stationnement des taxis n'est pas illimité. L'adjudication publique permettrait d'ajuster le nombre d'autorisation délivrées au nombre des emplacements disponibles. Dès lors, que le permis d'exploiter un service de taxis stationnant sur la voie publique doit être délivré au titulaire d'une autorisation qui en fait la demande, on n'aperçoit pas comment l'équilibre entre le nombre des emplacements et celui des permis pourra être réalisé.

Selon les renseignements fournis au Conseil d'Etat, cet équilibre sera vraisemblablement atteint, d'une part, par une politique judicieuse de la surtaxe prévue à l'article 10, § 2, à charge des titulaires d'un permis, et, d'autre part, par le fait que, dans l'intention du Gouvernement, les permis ne sont valables que pour un an.

Cette dernière intention, qui n'est d'ailleurs pas exprimée dans le texte, ne paraît guère conciliable avec l'économie générale du projet selon lequel l'obtention du permis est un droit qui découle de l'autorisation d'exploitation tant d'un service de taxis, autorisation qui est normalement obtenue pour une durée de dix ans.

Article 11.

Ni le texte ni l'exposé des motifs ne permettent de déterminer si la compétence du Ministre ayant les Affaires économiques dans ses attributions est ou n'est pas subordonnée à une initiative de l'autorité qui a délivré l'autorisation.

Article 22.

§ 2. — Le texte antérieurement soumis à l'avis du Conseil d'Etat prévoyait :

« Tout exploitant d'une entreprise de services de taxis ou de location de voitures avec chauffeurs doit fournir les renseignements statistiques concernant son entreprise, qui lui sont éventuellement demandés par les autorités officielles ».

Le Conseil d'Etat avait observé qu'il était indispensable que la loi en projet détermine « les renseignements qui devront être communiqués, les autorités qui seront habilitées à les demander et les fins auxquelles ces renseignements pourront être utilisés » ou qu'elle confie au Roi les preuves nécessaires.

Les Chambres législatives apprécieront si le texte actuel apporte à cet égard des précisions suffisantes.

Articles 24 et 25.

L'article 24 du projet en abrogeant sans réserve la loi du 23 juin 1969 — abrogation qui sera réalisée à la date de l'entrée en vigueur de la loi nouvelle, c'est-à-dire à la date de sa publication — et l'article 25 en prévoyant l'entrée en vigueur des articles 10 à 15 de cette dernière loi à la date du 1^{er} juillet 1975, auront pour effet de créer une solution de continuité dans la législation relative au stationnement des taxis, si la date de la publication de la loi nouvelle est antérieure au 1^{er} juillet 1975.

Om die toestand te voorkomen is het nodig de datum van opheffing van de artikelen 11 tot 15 van de wet van 23 juni 1969 te doen samen-vallen met de datum van inwerkingtreding van de artikelen 11 tot 15 van de nieuwe wet die ze moeten vervangen.

Te dien einde wordt de volgende tekst voorgesteld :

« Artikel 24. — De wet van 23 juni 1969 betreffende de taxidiensten wordt opgeheven. Voor de artikelen 11 tot 15 zal die opheffing slechts uitwerking hebben de dag waarop de artikelen 10 tot 15 van deze wet in werking treden ».

« Artikel 25. — Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt, met uitzondering van de artikelen 10 tot 15 die slechts in werking treden op 1 juli 1975 en van artikel 17, § 2, dat slechts in werking treedt op 1 januari 1976 ».

Voordracht en medeondertekening.

De ontwerp-wet is alleen door de Minister van Verkeerswezen mede-ondertekend. Bij de uitvoering van de wet zijn ook betrokken de Minister van Binnenlandse Zaken, inzonderheid wat betreft het toezicht en de vaststelling van de maximumbedragen van de taksen en bijkomende taksen (artikel 10, § 4), de Minister van Economische Zaken, inzonderheid wat betreft het opnemen van de fooi in het tarief, hetgeen verband houdt met de structuur van de maximumprijzen, en de afbakening van de perimeter waarvan sprake is in artikel 11, alsook de Minister van Justitie wat de strafbepalingen betreft.

Het ontwerp zou door deze vier Ministers voorgedragen en mede-ondertekend moeten worden.

De kamer was samengesteld uit :

De heren : J. Masquelin, kamervoorzitter;
H. Rousseau en J. van den Bossche, staatsraden;
P. De Visscher en C. Descamps, bijzitters van de afdeling wetgeving;
Mevrouw : J. Truyens, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J. van den Bossche.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. Coolen, eerste auditeur.

De Griffier,
J. TRUYENS.

De Voorzitter,
J. MASQUELIN.

WFTSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Economische Zaken en Onze Minister van Binnenlandse Zaken en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Economische Zaken en Onze Minister van Binnenlandse Zaken zijn gelast in Onze Naam, bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

HOOFDSTUK I.

Algemene bepalingen.

Artikel 1.

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

Pour éviter cette situation, il est nécessaire de faire coïncider la date de l'abrogation des articles 11 à 15 de la loi du 23 juin 1969 et celle de l'entrée en vigueur des articles 11 à 15 de la loi nouvelle, qui sont destinés à les remplacer.

A cet effet, le texte suivant est proposé :

« Article 24. — La loi du 23 juin 1969 relative aux services de taxis est abrogée. En ce qui concerne les articles 11 à 15, cette abrogation ne produira ses effets qu'à la date de l'entrée en vigueur des articles 10 à 15 de la présente loi ».

« Article 25. — La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception des articles 10 à 15 qui n'entreront en vigueur que le 1^{er} juillet 1975 et de l'article 17, § 2, qui n'entrera en vigueur que le 1^{er} janvier 1976 ».

Proposition et contresign.

La loi en projet est contresignée par le seul Ministre des Communications. L'exécution de la loi concerne aussi le Ministre de l'Intérieur, notamment en ce qui concerne la tutelle et la fixation des montants maxima des taxes et surtaxes (article 10, § 4), le Ministre des Affaires économiques, notamment en ce qui concerne l'incorporation du pourboire dans le tarif, ce qui touche à la structure des prix maxima, et la délimitation du périmètre dont il est question à l'article 11, et le Ministre de la Justice en ce qui concerne les dispositions pénales.

Il conviendrait que ces quatre ministres proposent et contresignent le projet.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Masquelin, président de chambre;
H. Rousseau et J. van den Bossche, conseillers d'Etat,
P. De Visscher et C. Descamps, assesseurs de la section de législation,
Madame : J. Truyens, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. van den Bossche.

Le rapport a été présenté par M. J. Coolen, premier auditeur.

Le Greffier,
J. TRUYENS.

Le Président,
J. MASQUELIN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Affaires économiques et Notre Ministre de l'Intérieur sont chargés de présenter en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I^{er}.

Dispositions générales.

Article 1.

§ 1^{er}. — Les services de taxis sont ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes, par véhicules automobiles, et qui réunissent les conditions ci-après :

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.

§ 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 vergunning.

Art. 3.

§ 1. — De voorwaarden voor het exploiteren van taxidiensten worden, naar gelang van het geval en binnen de door de Koning bepaalde grenzen, vastgesteld door de agglomeratieraad, door de federatieraad of door de gemeenteraad.

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

§ 3. — De bevoegde raad stelt het toepasselijk tarief vast. Indien de vergunningsvoorwaarden de toepassing van een bepaald tarief niet voorschrijven, stelt het college het tarief vast op voorstel van de exploitant.

§ 4. — De duur van de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst is tien jaar; de vergunning kan voor dezelfde duur worden hernieuwd; zij kan voor minder dan tien jaar verleend of hernieuwd worden, indien bijzondere in de vergunningsakte vermelde omstandigheden die afwijking wettigen.

§ 5. — Beslissingen houdende weigering van vergunning of van vernieuwing van vergunning worden met redenen omkleed.

§ 6. — Tegen de beslissing tot weigering, of bij gebrek aan beslissing binnen drie maanden na de indiening van de aanvraag, van het agglomeratiecollege, het federatiecollege of het college van burgemeester en schepenen, kan, in voorkomend geval bij de Koning, de bestendige deputatie of de gouverneur beroep ingesteld worden.

Naargelang het geval moet dit beroep bij ter post aangekend schrijven worden ingediend binnen de 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.

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 fixé 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.

Art. 3.

§ 1^{er}. — Les conditions d'exploitation des services de taxis sont, selon le cas et dans les limites arrêtées par le Roi, fixées par le conseil d'agglomération, par le conseil de fédération ou par le conseil communal.

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

§ 3. — Le conseil compétent fixe le tarif applicable. Si les conditions de l'autorisation ne prescrivent pas l'application d'un tarif déterminé, le collège arrête le tarif sur proposition de l'exploitant.

§ 4. — La durée de l'autorisation d'exploiter un service de taxis est de dix ans; l'autorisation peut être renouvelée pour la même durée; elle peut être accordée ou renouvelée pour une durée inférieure à dix ans, si des circonstances particulières, inscrites dans l'acte d'autorisation, justifient cette dérogation.

§ 5. — Les décisions de refus d'autorisation ou de renouvellement sont motivées.

§ 6. — La décision de refus, ou l'absence de décision dans les trois mois de l'introduction de la demande, du collège d'agglomération, du collège de fédération ou du collège des bourgmestre et échevins peut faire l'objet d'un recours, respectivement, au Roi, à la députation permanente ou 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.

De toezichhoudende overheid doet bij een met redenen omklede beslissing uitspraak binnen drie maanden na het ontvangen van het beroepsschrift.

Art. 4.

De vergunning wordt afgegeven ter wille van het openbaar nut van de dienst en aan de bij artikel 5 gestelde voorwaarden.

Art. 5.

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

§ 2. — Het onderzoek mag door de bevoegde overheid van een agglomeratie of van een federatie van gemeenten worden toevertrouwd aan de gemeente op het grondgebied waarvan de taxionderneming, hetzij haar maatschappelijke zetel, hetzij haar exploitatie heeft.

§ 3. — De Koning kan bij in Ministerraad beraadslaagde algemene verordeningen voorwaarden vaststellen, enerzijds inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit van de exploitanten vereist bij toepassing van § 1 en anderzijds inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid van de bestuurders.

Art. 6.

§ 1. — De vergunning kan 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.

§ 3. — In afwijking van § 1, kan het bevoegde college de vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal, machtigen zijn dienst te verrichten met een vervangingsvoertuig waarvan hij geen eigenaar is of waarover hij niet beschikt op grond van een huurkoopcontract. Die machtiging kan slechts voor ten hoogste drie maanden worden verleend.

Art. 7.

§ 1. — De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

§ 2. — Nochtans, met toestemming van het bevoegde college :

1° mag de echtgenoot (of echtgenote) of mogen bloed- of aanverwanten tot de tweede graad bij overlijden van de vergunninghouder, onder dezelfde voorwaarden de exploitatie van de dienst voortzetten tot het einde van de in de vergunning gestelde termijn;

2° mag de vergunninghouder die zijn exploitatie stopzet, de vergunning tot bij het verstrijken van de geldigheidsduur overdragen :

— hetzij aan zijn echtgenoot (of echtgenote) of aan zijn bloed- of aanverwanten tot de tweede graad;

L'autorité de tutelle statue, par décision motivée, dans les trois mois de la réception du recours.

Art. 4.

L'autorisation est délivrée en fonction de l'utilité publique du service et aux conditions fixées à l'article 5.

Art. 5.

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

§ 2. — L'enquête peut être confiée par l'autorité compétente d'une agglomération ou d'une fédération de communes, à la commune sur le territoire de laquelle l'entreprise de taxis a, soit son siège social, soit son exploitation.

§ 3. — Le Roi peut fixer, par des règlements généraux délibérés en Conseil des Ministres, les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité requises des exploitants en vertu du § 1^{er}, et les conditions de moralité et de qualification professionnelle requises des chauffeurs.

Art. 6.

§ 1^{er}. — 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.

§ 3. — Par dérogation au § 1^{er}, le collège compétent peut autoriser le titulaire d'une autorisation dont un véhicule est momentanément indisponible, par suite d'accident, de panne mécanique grave, d'incendie ou de vol, à assurer son service avec un véhicule de remplacement dont il n'est pas propriétaire ou dont il n'a pas la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament. Cette autorisation ne peut être accordée que pour une période maximale de trois mois.

Art. 7.

§ 1^{er}. — L'autorisation est personnelle et incessible.

§ 2. — Toutefois, moyennant l'autorisation du collège compétent :

1° le conjoint ou les parents ou alliés jusqu'au deuxième degré, peuvent, en cas de décès du titulaire de l'autorisation, continuer l'exploitation du service, dans les mêmes conditions, jusqu'au terme fixé par l'autorisation.

2° le titulaire de l'autorisation qui cesse son exploitation peut céder celle-ci, jusqu'à son terme :

— soit à son conjoint ou à ses parents ou alliés jusqu'au deuxième degré;

— hetzij aan een natuurlijke of rechtspersoon die actief en doorlopend sedert ten minste drie jaar aan de exploitatie van een taxidienst deelneemt;

— hetzij aan een rechtspersoon, op voorwaarde dat de overdrager zich ertoe verbindt aan het beheer van de onderneming deel te nemen gedurende ten minste drie jaar of, als de vergunning eerder vervalt, tot het verstrijken ervan.

§ 3. — De vergunning is slechts verdeelbaar wanneer de houder deze in zijn geheel overdraagt aan personeelsleden van de betrokken onderneming, die actief en doorlopend sedert ten minste drie jaar aan de exploitatie van een taxidienst hebben deelgenomen.

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

§ 5. — Een weigering tot overschrijving of overdracht van de vergunning moet met redenen worden omkleed.

§ 6. — Tegen de beslissing tot weigering, of bij gebrek aan beslissing binnen drie maanden na de indiening van de aanvraag, van het agglomeratiecollege, het federatiecollege of het college van burgemeester en schepenen, kan, in voorkomend geval bij de Koning, de bestendige deputatie of de gouverneur beroep aangetekend worden.

Naargelang 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 toezichthoudende overheid doet bij een met redenen omklede beslissing uitspraak binnen drie maanden na het ontvangen van het beroep.

Art. 8.

§ 1. — De houder van de in artikel 3 bedoelde vergunning ontvangt op zijn aanvraag van de overheid die de vergunning heeft afgegeven, het bewijs om zijn exploitatie te verzekeren vanaf op de openbare weg gelegen standplaatsen, aan de door de bevoegde overheid vastgestelde voorwaarden, binnen de perken van de door de Koning vastgestelde algemene voorschriften.

§ 2. — Tegen de beslissing tot weigering van het agglomeratiecollege, van het federatiecollege of van het college van burgemeester en schepenen, of bij gebrek aan een beslissing van een dezer overheden binnen drie maanden na de indiening van de aanvraag kan beroep aangetekend worden respectievelijk bij de Koning, bij de bestendige deputatie of bij de gouverneur.

Naargelang 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 met toezicht belaste overheid doet bij een met redenen omklede beslissing uitspraak binnen drie maanden na het ontvangen van het beroep.

Art. 9.

§ 1. — Bij een met redenen omklede beslissing van het bevoegde college, kunnen de in artikel 3 bedoelde vergunning en het in artikel 8 bedoelde bewijs ingetrokken of voor een bepaalde duur geschorst worden ingeval de bepalingen

— soit à une personne physique ou morale participant activement et de façon continue, depuis trois ans au moins, à l'exploitation d'un service de taxis;

— soit à une personne morale, à condition que le cédant s'engage à participer à la gestion de l'entreprise pendant trois ans au moins ou jusqu'au terme de l'autorisation si celui-ci arrive dans un délai plus court.

§ 3. — L'autorisation n'est divisible que dans le cas où son titulaire la cède dans son entièreté et à des membres du personnel de l'entreprise ayant participé activement et de façon continue depuis trois ans au moins, à l'exploitation d'un service de taxis.

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

§ 5. — La décision de refus du transfert ou de la cession de l'autorisation est motivée.

§ 6. — La décision de refus, ou l'absence de décision dans les trois mois de l'introduction de la demande, du collège d'agglomération, du collège de fédération ou du collège des bourgmestre et échevins peut faire l'objet d'un recours, respectivement, au Roi, à la députation permanente ou 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.

L'autorité de tutelle statue par décision motivée, dans les trois mois de la réception du recours.

Art. 8.

§ 1^{er}. — Le titulaire d'une autorisation prévue à l'article 3 reçoit, à sa demande, de l'autorité qui a délivré cette autorisation, le permis d'assurer son exploitation au départ de points de stationnement situés sur la voie publique, aux conditions que détermine le pouvoir compétent, dans les limites des dispositions générales arrêtées par le Roi.

§ 2. — La décision de refus du collège d'agglomération, du collège de fédération ou du collège des bourgmestre et échevins, ou l'absence de décision d'une de ces autorités dans les trois mois de l'introduction de la demande, peut faire l'objet d'un recours, respectivement, au Roi, à la députation permanente ou 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.

L'autorité de tutelle statue, par décision motivée, dans les trois mois de la réception du recours.

Art. 9.

§ 1^{er}. — Par décision motivée du collège compétent, l'autorisation prévue à l'article 3 ainsi que le permis prévu à l'article 8, peuvent être retirés ou suspendus pour une durée déterminée en cas d'infraction aux dispositions de la

van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan overtreden of de aan de vergunning en het bewijs verbonden voorwaarden niet nagekomen worden.

§ 2. — Tegen de beslissing tot intrekking of schorsing genomen door het agglomeratiecollege, het federatiecollege of het college van burgemeester en schepenen kan beroep aangetekend worden respectievelijk bij de Koning, bij de bestendige deputatie of bij de gouverneur.

Het beroep moet, binnen acht dagen na de kennisgeving van de beslissing, bij een ter post aangetekende brief worden ingesteld.

De met toezicht belaste overheid doet bij een met redenen omklede beslissing uitspraak binnen drie maanden na het ontvangen van het beroepschrift.

Art. 10.

§ 1. — De op grond van artikel 3 afgegeven vergunningen mogen aanleiding geven tot het innen van een taks.

§ 2. — De op basis van artikel 8 afgegeven bewijzen mogen aanleiding geven tot het innen van een bijkomende taks die gevoegd wordt bij de in § 1 bedoelde taks.

§ 3. — Een bijkomende taks mag eveneens geïnd worden ten laste van de exploitanten van taxidiensten zonder standplaats op de openbare weg maar waarvan de voertuigen voorzien zijn van radiotelefonie.

§ 4. — De maximum bedragen van de in §§ 1, 2 en 3 bedoelde taks en bijkomende taksen worden vastgesteld door de Koning, op voorstel van de Ministers van Binnenlandse Zaken en van Verkeerswezen.

HOOFDSTUK III.

Het stationeren.

Art. 11.

De Minister die de Economische Zaken in zijn bevoegdheid heeft stelt de grenzen vast van de perimenter binnen welke de terugrit van de taxi naar zijn standplaats de klant niet aangerekend wordt.

Hij neemt deze beslissing op voorstel van de overheid die de vergunning heeft afgegeven of zo hij handelt op eigen initiatief, na raadpleging van die overheid.

Art. 12.

In afwijking van artikel 2 mag elk voertuig, dat gemachtigd is om op de openbare weg te stationeren in een agglomeratie of een zone bepaald door de Minister die het vervoer in zijn bevoegdheid heeft, op om het even welke plaats van die agglomeratie of van die zone en voor zover er een uniform tarief toegepast wordt, elke onbezette standplaats op de openbare weg innemen.

Die zone mag de grenzen van een bij toepassing van artikel 11 vastgestelde perimenter niet overschrijden.

Art. 13.

Wanneer een onderneming gemachtigd is een taxidienst te verzekeren door middel van voertuigen die niet op de open-

présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, ainsi qu'aux conditions de l'autorisation et du permis.

§ 2. — La décision de retrait ou de suspension prise soit par le collège d'agglomération, le collège de fédération ou le collège des bourgmestres et échevins peut faire l'objet d'un recours, respectivement, au Roi, à la députation permanente ou au gouverneur.

Le recours doit être introduit dans les huit jours de la notification de la décision, par lettre recommandée à la poste.

L'autorité de tutelle statue, par décision motivée, dans les trois mois de la réception du recours.

Art. 10.

§ 1^{er}. — Les autorisations délivrées sur base de l'article 3 peuvent donner lieu à la perception d'une taxe.

§ 2. — Les permis délivrés sur base de l'article 8 peuvent donner lieu à la perception d'une surtaxe qui s'ajoute à la taxe prévue au § 1^{er}.

§ 3. — Une surtaxe peut également être perçue à charge des exploitants de services de taxis ne stationnant pas sur la voie publique mais dont les véhicules sont équipés de la radiotéléphonie.

§ 4. — Les montants maxima des taxes et surtaxes mentionnés aux §§ 1^{er}, 2 et 3 sont fixés par le Roi, sur proposition des Ministres de l'Intérieur et des Communications.

CHAPITRE III.

Du stationnement.

Art. 11.

Le Ministre ayant les Affaires économiques dans ses attributions fixe les limites du périmètre à l'intérieur duquel le retour du taxi à son lieu de stationnement n'est pas porté en compte au client.

Il prend cette décision sur proposition de l'autorité qui a délivré l'autorisation ou, s'il s'agit d'initiative, après consultation de cette autorité.

Art. 12.

Par dérogation à l'article 2, tout véhicule autorisé à stationner sur la voie publique à l'intérieur d'une agglomération ou d'une zone déterminée par le Ministre ayant les transports dans ses attributions, peut occuper en n'importe quel endroit de cette agglomération ou de cette zone, et pour autant qu'il y soit appliqué un tarif uniforme, tout emplacement inoccupé de lieu de stationnement sur la voie publique.

Cette zone ne peut excéder les limites d'un périmètre fixé en application de l'article 11.

Art. 13.

Lorsqu'une entreprise est autorisée à effectuer un service de taxis au moyen de véhicules ne stationnant pas sur la

bare weg stationeren in een agglomeratie, in een gemeente, of in de bij artikel 12 bedoelde zone, mag zij door haar voertuigen elke niet op de openbare weg gelegen standplaats waarover zij in die agglomeratie, in die gemeente of in die zone beschikt, laten bezetten.

Art. 14.

§ 1. — Verschillende ondernemingen mogen de niet op de openbare weg gelegen standplaatsen waarover zij in de bij artikel 12 voorziene zone beschikken gemeenschappelijk gebruiken op voorwaarde dat de bevoegde colleges erin toestemmen.

§ 2. — Nochtans is deze voorafgaande vergunning niet vereist als het standplaatsen betreft die gelegen zijn op het grondgebied van een enkele gemeente of van verschillende tot een agglomeratie gegroepeerde gemeenten.

Art. 15.

In geen geval mag het aantal voertuigen die op een standplaats voorhanden zijn het aantal voertuigen overtreffen dat vastgesteld werd door de in artikel 3 bedoelde overheden.

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° 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.

§ 1. — Het tarief wordt op een opvallende wijze in elk voertuig uitgehangen.

§ 2. — De fooi, waarvan het bedrag 20 % van de prijs van de rit niet mag overschrijden, is begrepen in de prijs die aangegeven wordt door de taxameter.

Art. 18.

De bevoegde raden kunnen aanvullende verordeningen vaststellen die aan de goedkeuring van de toezichthoudende overheden onderworpen zijn. Te dien einde zenden zij binnen acht dagen een afschrift ervan aan de toezichthoudende overheid.

Zo de toezichthoudende overheid zich niet heeft uitgesproken binnen drie maanden na het ontvangen van het afschrift, wordt de verordening uitvoerbaar.

voie publique dans une agglomération, dans une commune, ou dans la zone visée à l'article 12, elle peut faire occuper par ses véhicules tout lieu de stationnement non situé sur la voie publique dont elle dispose dans cette agglomération, dans cette commune ou dans cette zone.

Art. 14.

§ 1^{er}. — Plusieurs entreprises peuvent mettre en commun les stationnements non situés sur la voie publique dont elles disposent dans la zone visée à l'article 12, moyennant l'autorisation des collèges compétents.

§ 2. — Toutefois, lorsqu'il s'agit de stationnements situés sur le territoire d'une seule commune, ou de plusieurs communes groupées en agglomération, cette autorisation préalable n'est pas requise.

Art. 15.

En aucun cas, le nombre de voitures présentes à un stationnement ne peut dépasser le nombre délimité par les autorités visées à l'article 3.

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;

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

Art. 17.

§ 1^{er}. — Le tarif est affiché, de manière apparente, dans chaque véhicule.

§ 2. — Le pourboire, dont le taux ne peut excéder 20 % du prix de la course, est incorporé dans le prix indiqué au taximètre.

Art. 18.

Les conseils compétents peuvent arrêter des règlements complémentaires soumis à l'approbation des autorités de tutelle. A cette fin, ils en transmettent, dans les huit jours, copie à l'autorité de tutelle.

Si l'autorité de tutelle ne s'est pas prononcée dans les trois mois de la réception de la copie, le règlement devient exécutoire.

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. — In geval 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; in geval van tijdelijke mobilisering 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. — 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. — In geval van degelijk vastgestelde overtreding, mogen de bevoegde personen, op kosten en risico van de eigenaar, het voertuig waarmee zij werd gepleegd, laten in beslag nemen.

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 déterminées 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, ou 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. — Les tribunaux de police connaissent des infractions prévues par le présent article.

Art. 21.

§ 1^{er}. — 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. — De leden van de rijkswacht en van de gemeentelijke politie moeten aan de bevoegde personen bijstand verlenen.

HOOFDSTUK V.

Allerlei bepalingen.

Art. 22.

§ 1. — 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 voortspruiten.

De Koning kan die bevoegdheid geheel of gedeeltelijk overdragen aan de Minister die hij aanwijst.

§ 2. — Elke exploitant van een onderneming van taxidiensten moet de statistische gegevens betreffende zijn onderneming verstrekken aan de in artikel 3 vermelde overheden, evenals aan de Minister die het vervoer in zijn bevoegdheid heeft, indien deze er eventueel zouden naar vragen.

Die gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

Art. 23.

§ 1. — Er is een nationaal comité van advies voor de taxi's 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.

§ 2. — De Koning richt regionale comités van advies op.

§ 3. — De Koning regelt de samenstelling, de werking en de bevoegdheden van deze comités.

Art. 24.

De wet van 23 juni 1969 betreffende de taxidiensten wordt opgeheven. Wat betreft de artikelen 11 tot 15 zal deze opheffing slechts uitwerking hebben op de datum van het in voege treden van de artikelen 10 tot 15 van deze wet.

HOOFDSTUK VI.

Overgangs- en slotbepalingen.

Art. 25.

Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt, met uitzondering van de artikelen 10 tot 15 die slechts in werking zullen treden op 1 juli 1975 en van artikel 17 § 2 dat slechts in werking zal treden op 1 januari 1976.

Nochtans zullen :

1° de vergunningen afgegeven krachtens de besluitwet van 30 december 1946, houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, en de wet van 23 juli 1969 betreffende de taxidiensten, geldig blijven of verlengd worden uiterlijk tot 30 juni 1975.

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

CHAPITRE V.

Dispositions diverses.

Art. 22.

§ 1^{er}. — 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 ces pouvoirs au Ministre qu'il désigne.

§ 2. — Tout exploitant d'une entreprise de services de taxis doit fournir les renseignements concernant son entreprise, qui lui sont éventuellement demandés par les autorités mentionnées à l'article 3 ainsi que par le Ministre ayant les transports dans ses attributions.

Ces renseignements sont confidentiels et destinés uniquement à des fins statistiques relatives au transport de personnes.

Art. 23.

§ 1^{er}. — Il y a un comité consultatif national 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.

§ 2. — Le Roi crée des comités consultatifs régionaux.

§ 3. — Le Roi règle la composition, le fonctionnement et les attributions de ces comités.

Art. 24.

La loi du 23 juin 1969 relative aux services de taxis est abrogée. En ce qui concerne les articles 11 à 15, cette abrogation ne produira ses effets qu'à la date de l'entrée en vigueur des articles 10 à 15 de la présente loi.

CHAPITRE VI.

Dispositions transitoires et finales.

Art. 25.

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception des articles 10 à 15, qui n'entreront en vigueur que le 1^{er} juillet 1975 et de l'article 17 § 2 qui n'entrera en vigueur que le 1^{er} janvier 1976.

Toutefois :

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 et de la loi du 23 juin 1969 relative aux services de taxis restent valables ou sont prorogées jusqu'au 30 juin 1975 au plus tard.

De in artikel 3 § 2 bedoelde overheden stellen voor elk geval, bij een met redenen omklede beslissing de modaliteiten vast van een eventuele financiële aanpassing gekoppeld aan de verlenging evenals aan de vermindering van de geldigheidsduur van deze vergunning;

2° de vergunningen en bewijzen bedoeld in de artikelen 3 en 8 van deze wet mogen afgegeven worden vanaf de dag waarop deze wet in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt; de geldigheid van deze vergunningen en bewijzen zal slechts ingaan op 1 juli 1975.

Art. 26.

Elke houder van een vóór , krachtens de in vorig artikel bedoelde wetgeving afgegeven vergunning, die de dag waarop deze wet in voege treedt effectief een taxidienst exploiteert, ontvangt op zijn aanvraag de in artikel 3 bedoelde vergunning, voor hetzelfde aantal werkelijk geëxploiteerde voertuigen, voor zover hij steeds voldoet aan de eisen inzake moraliteit en solvabiliteit voorzien bij artikel 5 en de bepalingen van artikel 6 in acht genomen worden.

Gegeven te Brussel, 22 november 1974.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

De Minister van Justitie,

H. VANDERPOORTEN.

De Minister van Economische Zaken,

A. OLEFFE.

De Minister van Binnenlandse Zaken,

J. MICHEL.

Les autorités mentionnées à l'article 3 § 2 déterminent dans chaque cas, par décision motivée, les modalités du rajustement financier éventuel lié tant à la prorogation qu'à la réduction de la durée de validité de ces autorisations;

2° les autorisations et permis visés aux articles 3 et 8 de la présente loi peuvent être délivrés dès le jour de la publication de la présente loi au *Moniteur belge*; la validité de ces autorisations et permis ne prenant cependant cours qu'à partir du 1^{er} juillet 1975.

Art. 26.

Tout titulaire d'une autorisation accordée avant le sur base de la législation citée à l'article précédent et qui exploite effectivement, le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi, un service de taxis obtient, à sa demande, l'autorisation prévue à l'article 3, pour le même nombre de véhicules réellement exploités, pour autant qu'il continue à remplir les conditions de moralité et de solvabilité prévues à l'article 5 et que les prescriptions de l'article 6 soient respectées.

Donné à Bruxelles, le 22 novembre 1974.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

Le Ministre de la Justice,

H. VANDERPOORTEN.

Le Ministre des Affaires économiques,

A. OLEFFE.

Le Ministre de l'Intérieur,

J. MICHEL.