ROYAUME DE BELGIQUE.

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 :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

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

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.

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 complémentaires lui étaient nécessaires. Ces renseignements n'ont pu lui être fournis en raison de l'absence, pendant le mois d'août, des fonctionnaires 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 réglementées 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°, 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'agréation des chauffeurs, les règlements relatifs à l'exploitation des services de taxis, à la limitation du temps de conduite, 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 GENERALES.

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 d'exploitation, 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. 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 envisagé 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 confiât au Roi les pouvoirs nécessaires.

Enfin, l'article 22, § 2, 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 1er, § 2, sont, ou non, visés par ledit article 22, § 2.

*

* *

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.-

§ 1er. 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 § 1er, 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 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.-

§ 1er. 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 1er).

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 § 1er devrait être rédigé comme suit :

.../...

"§ 1er. 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 § 1er, 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 § 1er, alinéa 2, les mots "ses pouvoirs" doivent être remplacés par "ces pouvoirs".

Article 23.

Au § 1er, 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 ...".

.../...

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 § 1er 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 contreseing.

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.

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.

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 aangewezen ambtenaren gedurende de maand augustus afwezig waren.

Gelet 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 oplossing kan voorstellen omdat de nodige inlichtingen ontbreken, en beperkt 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 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 taxidiensten, 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.

Twee voorname 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 vervoersector. 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°, 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 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.

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 be-

.../...

voegde 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 taximeter. De tarieven moeten worden uitgehangen.

.../...

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.

*
* *

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 voorzag ten 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

.../...

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 overwogen, 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 bank-aval 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 nr. 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 overwogen 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 anderzijds 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 ertoe 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.

.../...

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 onderzoekingen 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 ontwerpwet 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.

*

* *

.../...

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 beroepschrift". 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, 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".

Artikel 7.

Paragraaf 2 zou als volgt moeten beginnen :

"Met toestemming van het bevoegde college :

1° 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 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 die, 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 :

"Artikel 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 intrekkings- 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 ...".

Artikel 24.

Luidens § 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 vervaldag 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.

La chambre était composée de

Messieurs : F. LEPAGE, premier président,
de Heren : eerte voorzitter,

CH. SMOLDERS, conseillers d'Etat,
A. VANDER STICHELE, staatsraden,

J. LIMPENS, assesseurs de la section de législation,
P. DE VISSCHER, bijzitters van de afdeling wetgeving,

Madame : J. TRUYENS, greffier,
Mevrouw : griffier.

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.

De kamer was samengesteld uit

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

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

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

J. TRUYENS.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

F. LEPAGE.