ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

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 :

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

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 règlemente 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.

.../...

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'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 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 metredenen 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'agréation des chauffeurs".

La loi du 23 juin 1969 ne parle pas de l'agréation 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 professionelle.

Outre le fait que le mot "agréation" 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.

.../...

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 § 1er , 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°, 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 permettait d'ajuster le nombre d'autorisations 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 politçue 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 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 pouvoirs 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 1er 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 1er juillet 1975.

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 1er juillet 1975 et de l'article 17, § 2, qui n'entrera en vigueur que le 1er janvier 1976".

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 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.

Het ontwerp heeft tot doel de wet van 23 juni 1969 betreffende de taxidiensten 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 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 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.

.../...

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.

.../...

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°, 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 ge-

.../...

machtigd zijn om ze te vragen en voor welke doeleinden zij mogen worden gebruikt" of de Koning de nodige bevoegdheid te geven.

De 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.

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 samenvallen 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 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 11, alsook de Minister van Justitie wat de strafbepalingen betreft.

Het ontwerp zou door deze vier Ministers voorgedragen en medeondertekend moeten worden.

La chambre était composée de

Messieurs : J. MASQUELIN, président de chambre,
de Heren : kamervoorzitter,

H. ROUSSEAU, conseillers d'Etat,
J. van den BOSSCHE, staatsraden,

P. DE VISSCHER, assesseurs de la section de législation,

C. DESCHAMPS, 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. J. van den BOSSCHE.
Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. van den BOSSCHE.
Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, eerste auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

J. TRUYENS.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER.

J. MASQUELIN.