Conseil d'Etat - Raad van State
LEGISLATION - WETGEVING
16 JANV 1957
Transmis à M. _ coordination (1)
Overgemaakt aan de H.

ML. L. 5557/2.

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 24 décembre 1956, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal "modifiant l'arrêté du Régent du 20 août 1947 portant le règlement de police relatif à l'exploitation de services de taxis ou fiacres automobiles", a donné le 3 janvier 1957 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 24e december 1956 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van het besluit van de Regent van 20 augustus 1947 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten", heeft de 3e januari 1957 het volgend advies gegeven :

Le projet tend à apporter plusieurs modifications à l'arrêté du Régent du 20 août 1947 portant le règlement de police relatif à l'exploitation de services de taxis ou fiacres automobiles.

La disposition la plus importante du projet est celle qui tend à permettre aux exploitants de taxis qui ne stationnent pas sur la voie publique de remiser leurs voitures dans plusieurs lieux de stationnement situés soit dans la même commune, soit dans des communes voisines. Les autres modifications apportées à l'arrêté du Régent du 20 août 1947 tendent à imposer aux conducteurs de taxis la tenue d'une feuille de route journalière et à permettre aux conducteurs de taxis qui ne stationnent pas sur la voie publique de faire, sur cette voie, un arrêt de courte durée dans le but d'établir des communications radiotéléphoniques avec leur employeur.

\+

\+ \+

Ainsi que l'a relevé la Cour de cassation dans son arrêt du 8 octobre 1956, l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 prohibe toute exploitation de taxis qui ne serait pas conforme , soit à l'arrêté-loi , soit aux arrêtés d'exécution des 15 mars et 20 août 1947, soit aux conditions imposées par les conseils communaux, ceux-ci pouvant interdire l'exploitation d'un lieu de stationnement au moyen de taxis autres que ceux qui répondent aux caractéristiques indiquées dans l'acte d'autorisation.

Il résulte des renseignements fournis au Conseil d'Etat que le Gouvernement n'a pas l'intention d'étendre la portée des autorisations délivrées par les conseils communaux, mais de préciser que du point de vue de la police de l'exploitation dont le Gouvernement est chargé, il n'y a aucun obstacle à l'utilisation par les mêmes voitures de plusieurs lieux de stationnement. Tout en exposant que des considérations d'ordre économique recommandent ce mode d'exploitation, le délégué du Ministre des Communications reconnaît que celui-ci pourrait être interdit par les conditions auxquelles les conseils communaux ont subordonné les autorisations qu'ils ont délivrées.

Dans ces conditions, la disposition projetée doit être considérée comme une mesure de police rattachée à l'interdiction pour les véhicules mis en circulation de stationner sur la voie publique et elle entre dans le cadre des pouvoirs conférés au Roi par l'article 30 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.

Dans le but d'indiquer de façon plus précise l'intention du Gouvernement, le Conseil d'Etat propose de rédiger le paragraphe 1er du texte dont le projet prévoit la substitution à celui de l'article 24 de l'arrêté du Régent du 20 août 1947, de la façon suivante :

"Article 24.-

§ 1er. Les voitures doivent, après chaque course ou chaque série ininterrompue de courses, rejoindre par la voie la plus rapide un des stationnements utilisés par l'exploitant dans la commune qui a autorisé le service de taxis dont relèvent ces voitures.

.../...

Toutefois, lorsque l'exploitant a obtenu l'autorisation de mettre en circulation des voitures ne stationnant pas sur la voie publique dans diverses communes qui ne sont pas distantes de plus de 5 km du siège d'un arrondissement administratif, les voitures doivent, après chaque course ou chaque série ininterrompue de courses, rejoindre par la voie la plus rapide un des stationnements utilisés par l'exploitant dans une de ces communes.

Ces voitures ne peuvent cependant être mises à la disposition du public en un lieu de stationnement déterminé que si l'acte d'autorisation relatif à ce lieu de stationnement ne s'y oppose pas.

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

La distance de 5 km est calculée à vol d'oiseau en prenant le centre de la commune où se trouve le siège de l'arrondissement administratif et le point du territoire de l'autre commune qui en est le plus proche. Par centre de la commune, il faut entendre celui qui figure à la carte de la Belgique à l'échelle du 1/320.000e comportant la subdivision administrative du territoire, éditée par l'Institut géographique militaire".

+

+ +

Le paragraphe 2 du texte que le projet tend à substituer à celui de l'article 24 de l'arrêté du Régent du 20 août 1947 autorise les voitures à stationner sur le chemin du retour pendant quinze minutes. Cette disposition tend uniquement à permettre aux conducteurs d'établir des communications radiotéléphoniques avec leur employeur. Elle ne leur permet pas de prendre en charge des voyageurs. Il s'agit ici également d'une mesure de police prise sur la base de l'article 30 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.

Le terme "stationnement" désignant en cette matière l'endroit où la voiture est mise à la disposition du public, le Conseil d'Etat propose d'éviter l'emploi du verbe "stationner" et de rédiger le premier alinéa de ce texte de la façon suivante :

"§ 2. Les voitures équipées de la radiotéléphonie peuvent,afin d'établir des communications radiotéléphoniques avec leur employeur,faire, sur le chemin du retour, un arrêt de quinze minutes au maximum, à un endroit situé à plus de cinquante mètres du lieu de stationnement sur la voie publique d'un service de taxis d'un autre exploitant et à moins de cent mètres du lieu où elles ont terminé leur course, tel qu'il est déterminé par la dernière inscription à la feuille de route prescrite par l'article 6".

+

+ +

.../...

Le Conseil d'Etat fait observer en outre que les phrases liminaires des articles 2 et 3 devraient préciser que les articles modifiés sont ceux de l'arrêté du Régent du 20 août 1947.

\+

\+ +

Un exploitant ne pouvant utiliser pour la même voiture plusieurs lieux de stationnement que si les actes d'autorisation n'indiquent pas de façon précise les caractéristiques des voitures pouvant stationner à un endroit déterminé, le Conseil d'Etat estime que, pour réaliser le but qu'il poursuit, le projet devrait être complété par une disposition modifiant celle qui, figurant à l'article 27 de l'arrêté du Régent du 15 mars 1947, prescrit que les demandes en autorisation d'exploiter un service dont les véhicules ne stationnent pas sur la voie publique doivent indiquer les caractéristiques des voitures.

L'intitulé du projet devrait, dès lors, être rédigé comme suit :

"Arrêté royal modifiant l'arrêté du Régent du 15 mars 1947 concernant le règlement relatif aux autorisations de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, et l'arrêté du Régent du 20 août 1947 portant le règlement de police relatif à l'exploitation de services de taxis ou fiacres automobiles".

.../...

Il conviendrait, en outre, d'insérer entre le premier et le deuxième alinéa du préambule du projet, un alinéa nouveau rédigé comme suit :

"Vu l'arrêté du Régent du 15 mars 1947 concernant le règlement relatif aux autorisations de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles;".

La modification à apporter à l'arrêté du Régent du 15 mars 1947 pourrait être insérée après l'article 3 du projet et être rédigée comme suit :

"Article 4.-

Le 5° du premier alinéa de l'article 27 de l'arrêté du Régent du 15 mars 1947 est remplacé par la disposition suivante :

5° le nombre et le type des voitures;".

\+

\+ +

La version néerlandaise appelle encore quelques remarques de pure forme qui figurent à la fin du texte néerlandais de l'avis.

Doel van het ontwerp is, enkele wijzigingen aan te brengen in het besluit van de Regent van 20 augustus 1947 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten.

De voornaamste bepaling van het ontwerp is die welke exploitanten van niet op de openbare weg stationerende taxi's toestaat hun wagens te stallen op verschillende, hetzij in dezelfde gemeente, hetzij in naburige gemeenten gelegen standplaatsen. De overige wijzigingen in het besluit van de Regent van 20 augustus 1947 strekken ertoe, de taxibestuurders de verplichting op te leggen tot het houden van een "dagelijks ritblad" en de bestuurders van niet op de openbare weg stationerende taxis toe te staan, op die weg voor een korte tijd stil te houden om radiotelefonisch met hun werkgever in verbinding te treden.

\+

\+ \+

Zoals het Hof van cassatie in een arrest van 8 oktober 1956 opmerkt, verbiedt de besluitwet van 30 december 1946 het exploiteren van taxi's voor zover het niet strookt, hetzij met de besluitwet, hetzij met de uitvoeringsbesluiten van 15 maart en 20 augustus 1947, hetzij met de voorwaarden door de gemeenteraden opgelegd, met dien verstande dat deze raden kunnen verbieden een standplaats te exploiteren door middel van andere taxi's dan die welke beantwoorden aan de kenmerken vermeld in de akte van vergunning.

.../...

Uit de inlichtingen die aan de Raad van State werden verstrekt, blijkt dat de Regering niet bedoelt, de strekking van de door gemeenteraden afgegeven vergunningen te verruimen, maar aan te geven dat, voor zover de haar opgedragen politie over de exploitatie betreft, niets er zich tegen verzet dat dezelfde wagens verschillende standplaatsen gebruiken.

De gemachtigde van de Minister van Verkeerswezen is weliswaar van oordeel, dat deze wijze van exploitatie om economische overwegingen aanbeveling verdient, maar geeft anderzijds toe, dat zij op een verbod zou kunnen stuiten wegens de eisen welke de gemeenteraden aan de door hen afgegeven vergunningen hebben verbonden.

Derhalve is de ontworpen bepaling aan te merken als een politiemaatregel die wordt gekoppeld aan het verbod voor in het verkeer gebrachte voertuigen, op de openbare weg te stationeren ; als zodanig valt zij binnen het kader van de bevoegdheden welke artikel 30 van de besluitwet van 30 december 1946 aan de Koning verleent.

Om de bedoeling van de Regering nauwkeuriger tot uiting te brengen,stelt de Raad van State voor, de eerste paragraaf van de tekst die artikel 24 van het besluit van de Regent van 20 augustus 1947 moet vervangen, als volgt te lezen :

.../...

"Artikel 24.-

§ 1. Na elke rit of ononderbroken reeks van ritten moeten de auto's zich op de snelste wijze naar een der standplaatsen begeven welke de exploitant in gebruik heeft in de gemeente die vergunning heeft gegeven voor de taxidienst waartoe deze auto's behoren.

Wanneer de exploitant echter vergunning heeft gekregen om niet op de openbare weg stationerende auto's in het verkeer te brengen in verschillende gemeenten die op een afstand van niet meer dan 5 km van de zetel van een bestuurlijk arrondissement liggen, moeten de auto's zich, na elke rit of ononderbroken reeks van ritten, op de snelste wijze naar een der standplaatsen begeven welke de exploitant in een van die gemeenten in gebruik heeft.

Nochtans mogen deze auto's alleen in zover op een bepaalde standplaats ter beschikking van het publiek worden gesteld, als de akte van vergunning voor die standplaats zich daar niet tegen verzet.

In geen geval mogen zich op een standplaats meer auto's bevinden dan in de akte van vergunning is bepaald.

De afstand van 5 km wordt in vogelvlucht berekend van het centrum der gemeente waar de zetel van het bestuurlijk arrondissement is gevestigd tot het dichts bijgelegen punt van het grondgebied der andere gemeente. Onder centrum van de gemeente wordt verstaan het centrum aangegeven op de door het Militair Geografisch Instituut uitgegeven kaart van België op schaal 1/320.000 ste, met de administratieve onderverdeling van het grondgebied".

\+

\+ \+

.../...

De tweede paragraaf van de tekst die ter vervanging van artikel 24 van het besluit van de Regent van 20 augustus 1947 is ontworpen, staat de auto's toe "op de terugweg vijftien minuten lang te stationeren". Deze bepaling dient alleen om de bestuurders gelegenheid te geven, radiotelefonisch met hun werkgever in verbinding te treden. Zij staat hun niet toe reizigers op te nemen. Ook hier gaat het om een politiemaatregel, genomen op grond van artikel 30 van de besluitwet van 30 december 1946.

Daar de term "standplaats" in deze materie de plaats aanduidt waar de auto ter beschikking van het publiek staat, stelt de Raad van State voor, het werkwoord "stationeren" niet te gebruiken en het eerste lid van deze tekst als volgt te lezen :

"§ 2. Met radiotelefonie uitgeruste auto's mogen, ten einde radiotelefonisch met hun werkgever in verbinding te treden, op de terugweg ten hoogste vijftien minuten stilhouden , op meer dan vijftig meter afstand van een op de openbare weg gelegen standplaats van een taxidienst van een andere exploitant en op minder dan honderd meter afstand van de plaats waar zij hun rit hebben beëindigd, zoals die plaats is bepaald door de laatste inschrijving op het door artikel 6 voorgeschreven ritblad".

\+

\+ \+

.../...

De Raad van State wijst er bovendien op, dat in de inleidende volzinnen van de artikelen 2 en 3 behoort te worden gezegd dat de gewijzigde artikelen die zijn van het besluit van de Regent van 20 augustus 1947.

\+

\+ \+

Aangezien een exploitant voor dezelfde wagen alleen dan verschillende standplaatsen mag gebruiken wanneer de akten van vergunning niet nauwkeurig de kenmerken aangeven van de wagens die op een bepaalde plaats mogen stationeren, is de Raad van State van oordeel dat het ontwerp, om het beoogde doel te bereiken, ook wijziging moet brengen in de bepaling die onder artikel 27 van het besluit van de Regent van 15 maart 1947 voorschrijft dat de aanvragen om machtiging tot het exploiteren van een dienst waarvan de auto's geen staanplaats hebben op de openbare weg, de karakteristieken van de auto's moeten vermelden.

Het opschrift van het ontwerp zou bijgevolg moeten luiden als volgt :

"Koninklijk besluit tot wijziging van het besluit van de Regent van 15 maart 1947 houdende reglement betreffende de machtigingen tot het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, en van het besluit van de Regent van 20 augustus 1947 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten".

.../...

Voorts zou tussen het eerste en het tweede lid van de aanhef van het ontwerp een lid moeten worden ingevoegd, als volgt :

"Gelet op het besluit van de Regent van 15 maart 1947 houdende reglement betreffende de machtigingen tot het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen;".

De bepaling tot wijziging van het besluit van de Regent van 15 maart 1947 kan na artikel 3 van het ontwerp worden ingevoegd, als volgt :

"Artikel 4.-

De tekst onder 5° van het eerste lid van artikel 27 van het besluit van de Regent van 15 maart 1947 wordt door de volgende bepaling vervangen :

5° aantal en type der auto's".

\+

\+ \+

Voorts zijn er nog volgende opmerkingen bij de Nederlandse versie te maken :

.../...

De consideransen stelle men als volgt :

"Overwegende dat dit reglement nauwkeurig moet bepalen onder welke voorwaarden de auto's van een taxidienst zonder standplaats op de openbare weg mogen staan op de verschèidene standplaatsen van een zelfde exploitant;

Overwegende dat het voormelde reglement aan de mogelijkheden van de moderne techniek en namelijk van de mobiele radiotelefonie dient te worden aangepast;".

Artikel 1, tweede lid, leze men als volgt :

"De auto's moeten worden voorzien van een taxameter, die de door de bevoegde overheid voorgeschreven inlichtingen nauwkeurig en met vanuit het rijtuig gemakkelijk leesbare letters aangeeft".

In artikel 2 leze men :

" ... in onuitwisbare letters worden ingeschreven :..

c) het aantal afgelegde kilometer ...

d) de plaatsen en uren ...

.../...

e) de ontvangen bedragen;

f) de uren waarop de bestuurder zijn dienst moet beginnen en eindigen.

De inlichtingen ... worden ingeschreven alvorens de bestuurder zijn dienst begint".

La chambre était composée de — De kamer was samengesteld uit

Messieurs : F. LEPAGE,	conseiller d'Etat,		président
de Heren :	raadsheer van State,		voorzitter
G. HOLOYE,	conseillers d'Etat,		
G. VAN BUNNEN,	raadsheren van State,		
J. CYPRES,	greffier adjoint,		greffier.
	adjunct-griffier,		griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. F.LEPAGE. Le rapport a été présenté par M. J. LIGOT, substitut.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. F. LEPAGE. Het verslag werd uitgebracht door de H. J. LIGOT, substituut.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s) J. CYPRES.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) F. LEPAGE.