

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau de la Région de Bruxelles-Capitale, le 31 juillet 1992, d'une demande d'avis sur un avant-projet d'ordonnance "modifiant et complétant la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis", a donné le 23 décembre 1992 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 31 juli 1992 door de Minister van Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie "tot wijziging en aanvulling van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxi-diensten", heeft op 23 december 1992 het volgend advies gegeven :

OBSERVATION GENERALE.

En matière de transport, les Régions sont compétentes, notamment, pour "les services de taxis", en vertu de l'article 6, § 1er, X, alinéa 1er, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Elles disposent ainsi, en principe, de la compétence d'édicter les règles propres aux services de taxis. Mais, en vertu de l'article 92bis, § 2, c, de la même loi spéciale, elles sont tenues de conclure des accords de coopération pour le règlement des questions relatives aux "services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région" et, selon l'article 94, § 2, les procédures, règlements et situations de fait existant en la matière au 1er janvier 1989 restent en vigueur jusqu'à la conclusion d'un accord de coopération.

D'autre part, l'article 48 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises confie aux autorités régionales l'exercice des attributions du conseil et du collège de l'Agglomération bruxelloise, dont relève le transport rémunéré des personnes (loi du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et les fédérations de communes, article 4, § 2, 7°).

L'ordonnance en projet ayant pour objet de modifier et de compléter la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis - ce pourquoi elle est, en principe, compétente -, se pose la question si son adoption n'est pas subordonnée à la conclusion d'un accord de coopération.

.../...

En vertu de l'article 1er, § 1er, de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis, de tels services sont définis par référence à un certain nombre de critères, notamment celui prévu au 2º de cette disposition, à savoir :

"2º le véhicule est mis à la disposition du public soit à un point de stationnement déterminé sur la voie publique au sens du règlement général sur la police de la circulation routière, soit en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique;".

En tant que l'ordonnance en projet se borne à organiser le transport rémunéré de personnes par taxis, au départ d'un point de stationnement sur la voie publique ou de tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, qui se situent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le texte ne règle manifestement pas des "services de taxis qui s'étendent au territoire de plus d'une Région".

Dès lors que les dispositions de l'ordonnance en projet sont destinées à s'appliquer à des services de taxis qui répondent aux conditions qui viennent d'être indiquées, non seulement il est au pouvoir de la Région de Bruxelles-Capitale de les prendre, mais elle peut les prendre sans accord de coopération préalable.

Toutefois, si l'intention de l'Exécutif était différente - ce que le texte en projet ne révèle pas, mais que l'exposé des motifs pourrait donner à penser lorsqu'il indique que "La situation du secteur bruxellois des taxis

.../...

est mise en péril par les agissements d'un certain nombre de sociétés qui exploitent un service de taxis sans autorisation régionale et par des centraux téléphoniques d'appels qui confient des courses taxi au départ de la région à des sociétés qui sont titulaires d'autorisations délivrées par des communes de la grande banlieue bruxelloise (Drogenbos, Waterloo, Enghien, Dilbeek, Meise)" - un accord de coopération serait indispensable, puisqu'en ce cas, l'ordonnance en projet viserait des services de taxis ayant des points d'exploitation, à savoir un point de stationnement ou de localisation, voire un central téléphonique auquel ces services seraient reliés, situés sur le territoire de plus d'une région.

EXAMEN DU PROJET.

Intitulé.

L'intitulé serait mieux rédigé comme suit :

"Avant-projet d'ordonnance modifiant, pour la Région de Bruxelles-Capitale, la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis".

Préambule.

Comme les lois et les décrets, les ordonnances n'ont pas de préambule; en conséquence, les quatre alinéas

.../...

figurant avant le proposant de l'arrêté de présentation sont inutiles et doivent être omis.

Arrêté de présentation.

Il faut rédiger le texte néerlandais comme il est indiqué dans la version néerlandaise.

Dispositif.

Dans le projet, il convient de remplacer, chaque fois, les mots "Région bruxelloise" par les mots "Région de Bruxelles-Capitale".

Article 1er.

Dans le texte néerlandais, il y a lieu de remplacer le mot "beoogd" par le mot "bedoeld".

Article 2.

Conformément à l'usage, la phrase liminaire de l'article 2 serait mieux rédigée comme suit :

"Art. 2. Dans la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis, modifiée par l'arrêté royal n° 239 du 31 décembre 1983, il est ajouté un chapitre VII rédigé comme suit :".

.../...

Art. 27 en projet.

Il faut rédiger le texte néerlandais comme il est indiqué dans la version néerlandaise.

Article 28 en projet.

Il convient de préciser que les organes visés sont ceux de la Région de Bruxelles-Capitale exerçant les attributions du conseil et du collège de l'agglomération bruxelloise en vertu de l'article 108ter de la Constitution et des articles 48 et suivants de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises; par ailleurs, il importe de reprendre plus clairement dans la disposition la règle figurant à l'article 3, § 2, de la loi du 27 décembre 1974, selon laquelle l'Exécutif, agissant en lieu et place du collège, est compétent pour délivrer l'autorisation d'exploiter un service de taxis.

Tenant compte de ces observations, le texte suivant est proposé pour l'article 28 :

"Art. 28. Aux conditions prévues par un règlement d'agglomération, l'autorisation d'exploiter un service de taxis est délivrée par l'Exécutif agissant comme organe de l'agglomération.

.../...

Il ne peut être délivré qu'une seule autorisation par exploitant.

L'autorisation mentionne le nombre de véhicules pour lesquels elle est délivrée".

Article 29 en projet.

1. Mieux vaut préciser que l'autorisation prévue est l'autorisation d'exploiter.

La même observation vaut pour l'article 30, § 1er, en projet.

2. L'arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 ne détermine pas le cadre juridique applicable au contrat de location-financement, mais, comme son intitulé l'indique, organise le statut juridique des entreprises pratiquant la location-financement. Dans le texte en projet, les mots "dans le cadre de l'arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 ..." sont donc dénués de portée et doivent être omis.

Compte tenu de ces observations, le texte suivant est proposé :

Art. 29. L'autorisation d'exploiter ne peut ... soit en a la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament ou d'un contrat de location-financement".

.../...

Article 30 en projet.

1. L'article 30 en projet serait mieux rédigé comme suit :

"Art. 30. L'autorisation d'exploiter est personnelle, indivisible et incessible.

Toutefois, moyennant l'autorisation de l'Exécutif :

- 1° le conjoint ou les parents ou alliés jusqu'au deuxième degré, peuvent, en cas de décès du titulaire de l'autorisation, continuer l'exploitation du service de taxis, dans les mêmes conditions, jusqu'au terme de l'autorisation;
- 2° le titulaire de l'autorisation qui cesse complètement son exploitation pour l'ensemble des véhicules autorisés, peut céder l'autorisation à son conjoint ou à ses parents ou alliés jusqu'au deuxième degré".

2. Comme en a convenu le délégué de l'Exécutif, il conviendrait que le texte en projet reprît la règle formulée actuellement à l'article 7, § 4, de la loi du 27 décembre 1974.

.../...

Article 31 en projet.

Le texte ne permet pas de déterminer au profit de quelle institution la "surtaxe" envisagée peut être perçue.

S'il devait s'agir de l'agglomération bruxelloise, le législateur régional ne serait pas compétent pour autoriser l'agglomération à établir un tel prélèvement financier (1).

Si les auteurs du projet entendent, au contraire, établir un impôt régional, il leur appartient d'en arrêter le régime juridique en vue, d'une part de satisfaire au principe de la légalité de l'impôt, d'autre part de permettre de vérifier si la Région ne lève pas un impôt dans une matière qui fait l'objet d'une imposition par l'Etat, conformément à l'article 11, alinéa 2, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions et à la loi du 23 janvier 1989 portant application de l'article 110, § 2, alinéa 2, de la Constitution.

Chapitre VII, section III, en projet.

Les dispositions en projet sont relatives à une catégorie de services de transport de personnes qui ne fait actuellement l'objet d'aucune réglementation particulière, les "services de taxis collectifs".

(1) Voyez l'article 110, § 4, de la Constitution, ainsi que l'article 51 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

La définition qui est donnée, à l'article 32, alinéa 2, en projet, des services de taxis collectifs emprunte plusieurs éléments à celle des services de taxis, qui figure à l'article 1er, § 1er, de la loi du 27 décembre 1974. Les éléments particuliers suivants déterminent la spécificité de la notion de services de taxis collectifs : la mise à la disposition du véhicule porte sur chacune des places du véhicule et non sur le véhicule lui-même; les clients fixent, non seulement la destination de la course, mais aussi le trajet; le prix de la course est réparti entre les clients selon des modalités fixées par l'Exécutif.

Rien n'empêche le législateur régional d'arrêter des dispositions relatives à cette catégorie de services de transport de personnes, que l'on fonde sa compétence sur les attributions qu'il possède en matière de services de taxis ou sur celles qu'il peut exercer en matière de transport en commun urbain.

Le texte en projet demande, toutefois, à être complété, l'intention de ses auteurs n'apparaissant pas clairement lorsqu'ils écrivent que "L'Exécutif peut autoriser l'exploitation de services de taxis collectifs". Si l'intention des auteurs du projet est de soumettre obligatoirement à autorisation l'exploitation de services de taxis collectifs, il leur appartient d'en arrêter complètement le régime juridique.

Le texte néerlandais de l'article 32 en projet devrait être rédigé ainsi qu'il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

.../...

Chapitre VII, section IV, en projet.

Les dispositions en projet tendent à réglementer l'exploitation de services de location de voitures avec chauffeur, notamment en la soumettant à autorisation.

Un service de location de voitures ne constitue pas un service de taxis.

Le caractère distinct de ces deux catégories de services ressort nettement, non seulement de l'article 40 en projet, qui dispose que "Les véhicules affectés à un service de location de voiture avec chauffeur ne peuvent être équipés ... d'un taximètre", mais aussi de la loi du 27 décembre 1974, qui, sur ce point, n'est pas modifiée par le texte en projet et selon l'article 19 de laquelle "Il est interdit aux exploitants de services de location de voitures de faire en faveur de ceux-ci de la publicité sous la dénomination "taxi" ou sous un vocable rappelant ce mot", et "Les voitures de location ne peuvent porter aucun signe extérieur caractérisant le taxi". Au surplus, après avoir défini la notion de "services de taxis", l'article 1er de la loi marque nettement la distinction à établir entre les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur; en effet, suivant le paragraphe 2 de cette dernière disposition : "Ne sont pas considérés comme services de taxis, les services de location de voitures avec chauffeur déterminés par le Roi". En réalité, cette disposition confère au Roi le pouvoir de définir la notion de services de location de voitures, de manière à éviter toute confusion avec les services de taxis. L'exposé des motifs de la loi du 23 juin 1969 relative aux services de

.../...

taxis, dont l'article 1er est pratiquement reproduit par l'article 1er de la loi du 27 décembre 1974, détermine, en effet, comme suit l'intention poursuivie sur ce point par le législateur :

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

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

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

En exécution dudit article 1er, § 2, de la loi du 27 décembre 1974, a été pris l'arrêté royal du 19 mars 1975 relatif aux services de location de voitures avec chauffeur, dont l'article 1er dispose comme suit :

"Article 1er. § 1er. Pour l'application de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis, sont considérés comme des services de location de voitures avec chauffeur, ceux qui sont assurés avec un véhicule qui, d'après son type de construction et son équipement, est apte à transporter au maximum neuf personnes - le conducteur compris - et est destiné à cet effet et qui en outre, répondent à l'une des conditions ci-après :

- 1° la voiture est mise à la disposition du public en vue soit d'une cérémonie, soit d'un déplacement d'une durée minimum de trois heures;

.../...

- 2° la voiture est réservée au transport de la clientèle d'un hôtel déterminé, en vertu d'un contrat écrit avec la direction de l'hôtel, dont une copie se trouve à bord du véhicule;
- 3° la voiture est une ambulance ou, à défaut d'un taxi disponible, est utilisée pour un transport à des fins médicales;
- 4° la voiture est mise à la disposition d'une personne déterminée en vertu d'un contrat écrit, dont une copie se trouve à bord du véhicule, portant sur un ensemble de prestations à effectuer au cours d'une période d'une semaine au moins.

§ 2. Dans chacun des cas prévus au § 1er, la location doit porter sur le véhicule et non pas sur chacune des places.

La présente disposition ne s'applique toutefois pas aux ambulances".

Dès lors que les services de location de voitures ne sont pas des services de taxis, et doivent en être nettement distingués, la région ne tient de la loi spéciale du 8 août 1980 aucune compétence pour les réglementer.

Sans doute, l'Exécutif justifie-t-il comme suit dans l'exposé des motifs les dispositions en projet relatives aux services de location de voitures : il convient de "permettre à la Région de réglementer les services de location de voiture avec chauffeur qui sont des activités connexes aux taxis, ne nécessitant pour l'instant aucune sorte d'autorisation", car il s'agit d'un secteur du transport de personnes "parallèle aux taxis" et "Il est urgent aujourd'hui de mettre un terme à (des) pratiques qui menacent un secteur économique déjà fragilisé et dont les mouvements d'humeur pourraient avoir des répercussions

.../...

ponctuelles désastreuses sur la mobilité régionale". Par ailleurs, il ressort des explications fournies par le délégué de l'Exécutif, d'une part, que, sous le couvert de services de location de voitures, s'exerceraient des activités qui, tout en échappant aux règles applicables aux taxis, relèvent, en réalité, de la notion de transport par taxi et, d'autre part, que si des confusions existent entre des services de taxis et des services de location de voitures avec chauffeur, c'est parce que les critères de distinction découlant de la législation existante seraient imparfaits.

Les difficultés rencontrées ne nécessitent pas l'application aux services de location de voitures avec chauffeur d'un régime comparable à celui applicable aux services de taxis.

On n'en voit, du reste, pas l'utilité, dès lors que la loi du 27 décembre 1974 fait nettement, déjà, la distinction entre ces services, de manière à éviter toute confusion. Il convient plutôt, et il suffit, si les critères de distinction existants ne sont pas satisfaisants, de les revoir.

Il suit de ce qui précède que l'ordonnance en projet, telle qu'elle est conçue, réglerait une matière qui échappe à la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale, même si - comme on l'a relevé dans l'observation générale - la matière du transport rémunéré de personnes, en ce compris les locations de voitures avec chauffeur, relève de la compétence de l'agglomération.

.../...

Chapitre VII, section V, en projet.

Article 41 en projet.

1. Il est fait référence à l'observation générale au sujet de la nécessité d'un accord de coopération, si le texte devait s'interpréter comme visant des centraux d'appels téléphoniques situés en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale et auxquels les services de taxis établis dans cette région seraient reliés.

A l'inverse, si les dispositions de la section V ne devaient s'appliquer qu'aux centraux d'appels téléphoniques situés dans la Région de Bruxelles-Capitale entrant en liaison avec des services d'exploitation situés dans la même Région, il y aurait lieu de préciser ces éléments de localisation dans l'article 41.

2. Tel qu'il est rédigé, le texte en projet laisse entendre qu'un central d'appels téléphoniques pour taxis se définirait comme étant la personne qui l'exploite. Le texte doit être revu, de manière à éviter toute confusion sur ce point, par exemple en utilisant l'expression : "... , on entend le système par lequel une personne physique ou morale ou une association de fait met ...".

3. Par ailleurs, il définit l'objet du service offert par l'exploitant d'un central, en faisant uniquement référence à la relation nouée avec les usagers des taxis.

.../...

Or, l'exploitant d'un central entretient également une relation juridique avec les exploitants de services de taxis. Le projet devrait mieux faire ressortir cet élément. Ceci permettrait, d'ailleurs, de faire apparaître l'idée, exprimée en des termes insuffisamment clairs à l'article 44 en projet, selon laquelle, dans le cas où un chauffeur de taxi exerce sa profession en qualité de membre du personnel salarié d'un exploitant de service de taxis, l'interlocuteur de l'entreprise qui exploite un central d'appels téléphoniques est, non pas le chauffeur, mais l'exploitant du service de taxis.

Article 42 en projet.

Le texte néerlandais serait mieux rédigé ainsi qu'il est proposé dans la version néerlandaise du présent avis.

Article 43 en projet.

1. La division en paragraphes ne se justifie pas.

2. Le paragraphe 2, 1^o, en projet, impose à tout central d'appels téléphoniques pour taxis - il serait plus exact de viser ici l'exploitant du central - d'avoir son siège social et son siège d'exploitation dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Il convient d'examiner la compatibilité de cette règle avec les principes garantissant la libre circulation

des personnes et des services, tant en droit communautaire (1) qu'en droit interne (2).

Selon les explications du délégué de l'Exécutif, ladite règle tend à garantir que les contrôles nécessaires à l'application des dispositions en projet pourront être exercés avec toute l'efficacité requise.

Toutefois, l'obligation faite à l'exploitant d'un central d'appels téléphoniques pour taxis de localiser son siège social sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est sans rapport avec l'objectif poursuivi et ne peut, dès lors, être admise.

Quant à l'exigence selon laquelle l'entreprise doit avoir son siège d'exploitation sur le territoire de la Région, elle peut se justifier par la nécessité de respecter les règles relatives aux compétences territoriales de la Région. Si telle n'était pas l'intention des auteurs du projet, il y a lieu de se reporter à l'observation générale.

2. Le paragraphe 2, 2°, en projet, impose à l'exploitant d'un central d'appels téléphoniques pour taxis de "n'accepter comme membre(s) que des exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par l'Exécutif", les exploitants qui sont visés sont manifestement les exploitants de services de taxis.

(1) Voir spécialement les articles 52 et suivants et 59 et suivants du traité instituant la Communauté économique européenne.

(2) Article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Cette disposition limite le champ d'activité des exploitants de centraux d'appels téléphoniques pour taxis. Elle a également pour effet d'empêcher les exploitants de services de taxis qui sont titulaires d'une autorisation délivrée par une commune située en Région wallonne ou en Région flamande, de bénéficier des prestations offertes par les centraux d'appels téléphoniques qui confient des courses au départ de la Région de Bruxelles-Capitale (1), et, par conséquent, les prive d'une partie de leur clientèle.

La validité d'une telle disposition au regard des règles garantissant la liberté de commerce et d'industrie (2) et la libre circulation des services, ainsi qu'au regard du principe d'égalité devant la loi, ne pourrait être admise que si l'exposé des motifs faisait apparaître des motifs admissibles qui en démontreraient la nécessité, ce qui n'est pas le cas.

Pour le surplus, il est renvoyé à l'observation générale quant à la nécessité de conclure des accords de coopération avec les autres Régions pour régler la situation des centraux d'appels téléphoniques situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et qui bénéficieraient à

(1) L'exposé des motifs indique, à ce propos, comme on l'a déjà relevé, que "la situation du secteur bruxellois des taxis est mise en péril ... par des centraux téléphoniques d'appels qui confient des courses taxi au départ de la région à des sociétés qui sont titulaires d'autorisations délivrées par des communes de la grande banlieue bruxelloise (Drogenbos, Waterloo, Enghien, Dilbeek, Meise)".

(2) Le respect de cette liberté s'impose aux Régions en vertu de l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

des exploitants de services de taxis établis dans d'autres régions.

Article 44 en projet.

Il est renvoyé à l'observation n° 3 faite à propos de l'article 41 en projet.

Article 45 en projet.

Il est proposé d'écrire :

"Art. 45. Le demandeur joint à sa demande d'autorisation un exemplaire de son règlement d'ordre intérieur.

Si la demande émane d'une personne morale, un exemplaire de ses statuts et de ses modifications éventuelles est également produit".

ALGEMENE OPMERKING.

Wat het vervoer betreft zijn de Gewesten inzonderheid bevoegd voor "de taxidiensten", krachtens artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Zij beschikken aldus in beginsel over de bevoegdheid om de regels uit te vaardigen die eigen zijn aan de taxidiensten. Maar krachtens artikel 92bis, § 2, c, van dezelfde bijzondere wet dienen zij samenwerkingsakkoorden te sluiten voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben op de "taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan een Gewest" en, volgens artikel 94, § 2, blijven de procedures, regelingen en feitelijke toestanden die ter zake bestaan op 1 januari 1989, van kracht totdat een samenwerkingsakkoord voor die aangelegenheid is gesloten.

Anderzijds verleent artikel 48 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen aan de gewestelijke overheden de uitoefening van de bevoegdheden van de raad en van het college van de Brusselse agglomeratie, waaronder het bezoldigd vervoer van personen valt (wet van 26 juli 1971 houdende organisatie van de agglomeraties en de federaties van gemeenten, artikel 4, § 2, 7°).

Omtrent de ontworpen ordonnantie die strekt tot wijziging en aanvulling van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten - waarvoor zij in beginsel bevoegd is -, rijst de vraag of het aannemen van de ordon-

.../...

nantie niet ondergeschikt is aan het sluiten van een samenwerkingsakkoord.

Krachtens artikel 1, § 1, van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, worden dergelijke diensten gedefinieerd door te verwijzen naar een zeker aantal criteria, inzonderheid deze vastgesteld in 2° van die bepaling, namelijk :

- "2° het voertuig wordt ter beschikking van het publiek gesteld, hetzij op een bepaalde standplaats op de openbare weg in de zin van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, hetzij op eender welke andere plaats die niet voor het openbaar verkeer is opengesteld;"

In zoverre de ontworpen ordonnantie zich ertoe bepaalt het bezoldigd vervoer van personen per taxi te regelen, vertrekkende van een bepaalde standplaats op de openbare weg of van eender welke andere plaats die niet voor het openbaar verkeer is opengesteld, welke plaatsen gelegen zijn op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, regelt de tekst duidelijk niet de "taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest".

Aangezien de bepalingen van de ontworpen ordonnantie bedoeld zijn om van toepassing te zijn op de taxidiensten die voldoen aan de zoëven aangegeven voorwaarden, is het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest niet alleen bevoegd om ze vast te stellen, maar kan het deze vaststellen zonder voorafgaand samenwerkingsakkoord.

.../...

Indien de Executieve echter een andere bedoeling zou hebben - wat niet blijkt uit de ontworpen tekst, maar wat opgemaakt zou kunnen worden uit de memorie van toelichting waar te lezen staat dat "De positie van de Brusselse taxisector ... in gevaar (wordt) gebracht door de kwalijke praktijken van een aantal ondernemingen die een taxidienst uitbaten zonder gewestelijke vergunning en door telefonische oproepcentrales die taxiritten op het grondgebied van het gewest, toewijzen aan ondernemingen die houder zijn van een vergunning afgeleverd door Brusselse randgemeenten (Drogenbos, Waterloo, Edingen, Dilbeek, Meise)" - zou een samenwerkingsakkoord onontbeerlijk zijn, vermits de ontworpen ordonnantie in dat geval betrekking zou hebben op taxidiensten die exploitatiepunten hebben, namelijk een standplaats of een lokaliseringspunt, en zelfs een telefooncentrale waarmee deze diensten verbonden zijn, die gelegen zijn op het grondgebied van meer dan één gewest.

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP.

Opschrift.

Het zou beter zijn het opschrift als volgt te redigeren :

"Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging, voor het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten".

.../...

Aanhef.

Zoals de wetten en de decreten hebben de ordonnances geen aanhef; de vier leden vóór het voordrachtformulier van het indieningsbesluit zijn derhalve overbodig en dienen te vervallen.

Indieningsbesluit.

Het zou beter zijn in de Nederlandse tekst te schrijven :

"Op de voordracht van de Minister die bevoegd is voor het bezoldigd vervoer van personen,

BESLUIT :

De Minister die bevoegd is voor het bezoldigd vervoer van personen is gelast in naam van de Executieve bij de Brusselse Hoofdstedelijke Raad het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt :".

Bepalend gedeelte.

In het ontwerp dienen telkens de woorden "Brusselse Gewest" vervangen te worden door de woorden "Brusselse Hoofdstedelijk Gewest".

.../...

Artikel 1.

In de Nederlandse tekst vervange men het woord "beoogd" door het woord "bedoeld".

Artikel 2.

Het zou beter zijn, zoals gebruikelijk is, de inleidende zin van artikel 2 als volgt te redigeren :

"Art. 2. In de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, gewijzigd bij het koninklijk besluit nr. 239 van 31 december 1983, wordt een hoofdstuk VII ingevoegd, luidende :".

Ontworpen artikel 27.

In de Nederlandse tekst schrijve men : "De artikelen 3, § 2, 6, § 1, en 7 zijn niet van toepassing op het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest".

Ontworpen artikel 28.

Er dient gepreciseerd te worden dat de bedoelde organen de organen van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest die zijn welke de bevoegdheden van de Raad en van het college van de Brusselse agglomeratie uitoefenen krachtens artikel 108ter van de Grondwet en artikel 48 en volgende van

.../...

de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen; bovendien is het van belang in de bepaling duidelijker de regel over te nemen die in artikel 3, § 2, van de wet van 27 december 1974 staat, en volgens welke de Executieve, die in de plaats van het college optreedt, bevoegd is om een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst af te geven.

Rekening houdend met deze opmerkingen, wordt de volgende tekst voorgesteld voor artikel 28 :

"Art. 28. Op de voorwaarden bepaald bij een agglomeratieverordening, wordt de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst afgegeven door de Executieve die als orgaan van de agglomeratie optreedt.

Er mag slechts één enkel vergunning per exploitant worden afgegeven.

De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor zij is afgegeven".

Ontworpen artikel 29.

1. Het is beter aan te geven dat de bedoelde vergunning de exploitatievergunning is.

Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen artikel 30, § 1.

.../...

2. Het koninklijk besluit nr. 55 van 10 november 1967 legt het juridisch kader niet vast dat toepasselijk is op het contract van financieringshuur, maar regelt, zoals het opschrift ervan aangeeft, het juridisch statuut der ondernemingen gespecialiseerd in financieringshuur. In de ontworpen tekst hebben de woorden "in het raam van het koninklijk besluit nummer 55 van 10 november 1967 ..." dus geen zin en dienen ze te vervallen.

Gelet op deze opmerkingen wordt de volgende tekst voorgesteld :

"Art. 29. De exploitatievergunning kan slechts afgegeven worden ... hetzij er de beschikking over heeft krachtens een contract van verkoop op afbetaling of krachtens een contract van financieringshuur".

Ontworpen artikel 30.

1. Het zou beter zijn het ontworpen artikel 30 als volgt te redigeren :

"Art. 30. De exploitatievergunning is persoonlijk, ondeelbaar en niet overdraagbaar.

Nochtans, mits machtiging van de Executieve :

- 1° mogen de echtgenoot of de ouders of verwanten tot de tweede graad, in geval van overlijden van de houder van de vergunning, de taxidienst verder exploiteren onder dezelfde voorwaarden, tot het einde van de vergunning;

.../...

2° mag de houder van de vergunning die zijn exploitatie volledig stopzet voor alle voertuigen waarvoor een vergunning is afgegeven, de vergunning overdragen aan zijn echtgenoot of aan zijn ouders of verwanten tot de tweede graad".

2. De ontworpen tekst zou de regel die thans geformuleerd is in artikel 7, § 4, van de wet van 27 december 1974 moeten overnemen. De gemachtigde van de Executieve is het hiermee eens.

Ontworpen artikel 31.

Uit de tekst blijkt niet ten gunste van welke instelling de "heffingstoeslag (lees : bijkomende belasting)" mag worden geïnd.

Indien het hier zou gaan om de Brusselse agglomeratie, zou de gewestelijke wetgever niet bevoegd zijn om de agglomeratie te machtigen een dergelijke belasting te heffen (1).

Indien de stellers van het ontwerp daarentegen een gewestelijke belasting willen instellen, dienen zij de juridische regeling ervan te bepalen om enerzijds te voldoen aan het beginsel van de wettelijkheid van de belasting, en anderzijds om het mogelijk te maken na te gaan of het Gewest

(1) Zie artikel 110, § 4, van de Grondwet, alsook artikel 51 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

geen belasting heft op een materie die het voorwerp uitmaakt van een belasting door de Staat, overeenkomstig artikel 11, tweede lid, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten en overeenkomstig de wet van 23 januari 1989 houdende uitvoering van artikel 110, § 2, tweede lid, van de Grondwet.

Ontworpen hoofdstuk VII, afdeling III.

De ontworpen bepalingen hebben betrekking op een categorie diensten voor personenvervoer die thans in geen enkel bijzonder reglement geregeld worden, de "collectieve taxidiensten".

In de definitie die in het ontworpen artikel 32, tweede lid, gegeven wordt van de collectieve taxidiensten zijn verscheidene gegevens ontleend aan de definitie van de taxidiensten die in artikel 1, § 1, van de wet van 27 december 1974 staat. De volgende bijzondere gegevens bepalen het specifieke karakter van het begrip collectieve taxidiensten : elke zitplaats van het voertuig en niet het voertuig zelf wordt ter beschikking gesteld; de cliënten bepalen niet alleen de bestemming van de rit, maar ook het traject; de prijs van de rit wordt verdeeld onder de cliënten volgens de door de Executieve vastgelegde nadere regels.

Niets staat eraan in de weg dat de gewestelijke wetgever bepalingen uitvaardigt met betrekking tot deze categorie diensten voor personenvervoer, of zijn bevoegdheid nu gegrond is op de bevoegdheden die hij bezit inzake

.../...

taxidiensten dan wel op die welke hij kan uitoefenen inzake het openbaar stadsvervoer.

De ontworpen tekst dient echter te worden aangevuld aangezien de bedoeling van de stellers ervan niet duidelijk weergegeven wordt wanneer zij schrijven dat "De Executieve ... de exploitatie van collectieve taxidiensten (kan) toelaten (lees : toestaan)". Indien het de bedoeling is van de stellers van het ontwerp de exploitatie van collectieve taxidiensten verplicht aan een vergunning te onderwerpen, dienen zij de volledige juridische regeling ervan vast te leggen.

Het zou beter zijn de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 32 als volgt te redigeren :

"Art. 32. De Executieve kan de exploitatie van collectieve taxidiensten toestaan.

Onder collectieve taxidiensten wordt verstaan het bezoldigd vervoer van personen per voertuig met bestuurder, dat aan de volgende voorwaarden voldoet :

- 1° het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen - bestuurder inbegrepen - en is hiertoe bestemd;
- 2° het voertuig wordt ter beschikking van het publiek gesteld hetzij op een standplaats op de openbare weg in de zin van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, hetzij op elke andere plaats die niet voor het openbaar verkeer is opengesteld;

.../...

- 3° elke zitplaats van het voertuig en niet het voertuig zelf wordt ter beschikking gesteld;
- 4° het traject en de bestemmingen worden door de cliënten zelf bepaald;
- 5° de prijs van de rit wordt onder de cliënten verdeeld volgens de door de Executieve vastgelegde nadere regels".

Ontworpen hoofdstuk VII, afdeling IV.

De ontworpen bepalingen beogen de exploitatie te regelen van de diensten voor verhuring van voertuigen met bestuurder, inzonderheid door de exploitatie te onderwerpen aan een vergunning.

Een dienst voor verhuring van voertuigen is geen taxidienst.

Het onderscheid tussen beide categorieën diensten blijkt duidelijk zowel uit het ontworpen artikel 40, naar luid waarvan "De voertuigen die bestemd zijn voor een verhuurdienst van wagens met chauffeur (...) niet uitgerust (mogen) zijn met een taximeter", als uit de wet van 27 december 1974, welke op dat punt niet wordt gewijzigd door de ontworpen tekst en waarvan artikel 19 bepaalt : "De ondernemers van diensten voor verhuring van voertuigen mogen hiervoor geen reclame maken onder de benaming "taxi" of onder een motto waarin aan dit woord wordt herinnerd. Op de voor verhuring gebruikte voertuigen mag geen enkel uiterlijk teken voorkomen waardoor een taxi wordt gekenmerkt". Voorts geeft artikel 1 van de wet, na de bepaling van het begrip

.../...

"taxidiensten", duidelijk het onderscheid aan dat gemaakt moet worden tussen de taxidiensten en de diensten voor verhuring van voertuigen met bestuurder; paragraaf 2 van laatstgenoemde bepaling schrijft immers voor : "Als taxidiensten worden niet beschouwd de door de Koning bepaalde diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur". In feite kent die bepaling de Koning bevoegdheid toe om het begrip "diensten voor verhuring van voertuigen" te bepalen, ten einde iedere verwarring met de taxidiensten te voorkomen. In de memorie van toelichting bij de wet van 23 juni 1969 betreffende de taxidiensten, waarvan het artikel 1 bijna volledig wordt overgenomen in artikel 1 van de wet van 27 december 1974, wordt de strekking die de wetgever ter zake beoogt als volgt uiteengezet :

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

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

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

Ter uitvoering van voornoemd artikel 1, § 2, van de wet van 27 december 1974 is het koninklijk besluit van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur vastgesteld, waarvan artikel 1 bepaalt :

"Artikel 1. § 1. Voor de toepassing van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten worden met diensten voor het verhuren van auto's met chauffeur de diensten bedoeld die verzekerd worden met een voertuig dat naar constructie en uitrusting geschikt is voor het vervoer van ten hoogste negen personen - de bestuurder inbegrepen - en daartoe bestemd is en die bovendien aan één der volgende voorwaarden voldoen :

- 1° het voertuig wordt ter beschikking van het publiek gesteld voor hetzij een ceremonie, hetzij een verplaatsing van ten minste drie uren;
- 2° het voertuig is voor het vervoer van de cliënteel van een bepaald hotel bestemd ingevolge een met de directie van het hotel afgesloten schriftelijke overeenkomst, waarvan een afschrift aan boord van het voertuig is;
- 3° het voertuig is een ziekenwagen of wordt, bij gebrek aan een beschikbare taxi, voor een vervoer met medische doeleinden gebruikt;
- 4° het voertuig wordt ter beschikking gesteld van een bepaalde persoon ingevolge een schriftelijke overeenkomst, waarvan een afschrift aan boord van het voertuig is, en die aangegaan werd voor een geheel van tijdens een periode van ten minste één week te verrichten prestaties.

§ 2. In elk der bij § 1 bepaalde gevallen moet de huur op het voertuig en niet op elk der plaatsen slaan.

.../...

Deze bepaling is echter niet toepasselijk op de ziekenwagens".

Daar de diensten voor verhuring van voertuigen geen taxidiensten zijn en tussen beide een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt, ontleent het Gewest aan de bijzondere wet van 8 augustus 1980 geen enkele bevoegdheid om ze te regelen.

Toch rechtvaardigt de Executieve de ontworpen bepalingen betreffende de diensten voor verhuring van voertuigen als volgt in de memorie van toelichting : het Gewest moet aldus in de mogelijkheid worden gesteld "een verordening op te stellen voor verhuurdiensten van een wagen met chauffeur, wat een aan de taxidienst verwante activiteit is die tot op heden geen enkele vergunning vergt" aangezien het een sector van vervoer van personen betreft, "parallel aan de taxi's", en het thans dringend nodig is "een einde te maken aan deze praktijken die een reeds verzwakte economische sector bedreigen en waarvan de gemoedswisselingen een gerichte en zeer nadelige weerslag zouden kunnen hebben op de gewestelijke mobiliteit". Voorts blijkt uit de toelichtingen verstrekt door de gemachtigde van de Executieve dat enerzijds onder het mom van diensten voor verhuring van voertuigen activiteiten worden uitgeoefend die, ofschoon zij niet vallen onder de regeling inzake de taxidiensten, in werkelijkheid tot het taxivervoer moeten worden gerekend, en dat anderzijds verwarring bestaat tussen taxidiensten en diensten voor verhuring van voertuigen met bestuurder omdat de criteria aan de hand waarvan op grond van de bestaande wetgeving een onderscheid wordt gemaakt, onvolmaakt zijn.

.../...

De moeilijkheden die zich voordoen, vereisen niet dat op de diensten voor verhuring van voertuigen met bestuurder een regeling wordt toegepast die vergelijkbaar is met de regeling inzake de taxidiensten.

Overigens ziet men het nut ervan niet in, daar de wet van 27 december 1974 immers reeds duidelijk het onderscheid maakt tussen die diensten, ten einde iedere verwarring te voorkomen. Indien de bestaande criteria aan de hand waarvan een onderscheid wordt gemaakt, geen voldoening schenken, is het veeleer nodig - en tevens voldoende - ze te herzien.

Uit het vorenstaande vloeit voort dat de ontworpen ordonnantie in haar huidige lezing een aangelegenheid zou regelen die niet tot de bevoegdheid behoort van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ook al is de agglomeratie bevoegd - zoals in de algemene opmerking is gesteld - op het stuk van de bezoldigde vervoerdiensten van personen, met inbegrip van de verhuring van voertuigen met bestuurder.

Ontworpen hoofdstuk VII, afdeling V.

Ontworpen artikel 41.

1. Verwezen wordt naar de algemene opmerking betreffende de noodzaak van een samenwerkingsakkoord indien de tekst aldus behoort te worden uitgelegd dat de telefonische oproepcentrales bedoeld worden die buiten het

.../...

Brusselse Hoofdstedelijk Gewest gelegen zijn en waarop de in dit gewest gevestigde taxidiensten zijn aangesloten.

Indien de bepalingen van afdeling V daarentegen alleen toepasselijk zijn op de telefonische oproepcentrales, gelegen in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, die verbonden zijn met in datzelfde gewest gelegen exploitatiediensten, behoren die gegevens van lokalisatie nader bepaald te worden in artikel 41.

2. In zijn huidige lezing laat de ontworpen tekst uitschijnen dat onder een telefonische oproepcentrale voor taxi's de persoon verstaan wordt die ze exploiteert. De tekst moet worden herzien ten einde op dat punt iedere verwarring te voorkomen, bijvoorbeeld door de tekst als volgt te stellen : "Onder telefonische oproepcentrale voor taxi's wordt het systeem verstaan waarbij een natuurlijk persoon, een rechtspersoon of een feitelijke vereniging een telefoonnummer ter beschikking stelt van het publiek, dat dit laatste kan draaien om een taxi aan te vragen".

3. Voorts bepaalt dit artikel het doel van de door de exploitant van een centrale aangeboden dienst, waarbij alleen wordt verwezen naar de betrekkingen met de taxi-gebruikers. Evenwel bestaat er ook een juridisch verband tussen de exploitant van een centrale en de exploitanten van taxidiensten. Zulks zou duidelijker moeten blijken in het ontwerp. Aldus kan ook de in het ontworpen artikel 44 onvoldoende duidelijk uitgedrukte gedachte naar voren worden

.../...

gebracht dat in het geval waarin de taxichauffeur zijn beroep uitoefent als bezoldigd personeelslid van een exploitant van een taxidienst, de gesprekspartner van de onderneming die een telefonische oproepcentrale exploiteert niet de bestuurder is, doch de exploitant van de taxidienst.

Ontworpen artikel 42.

Het zou beter zijn dit artikel als volgt te stellen : "Niemand mag zonder vergunning een telefonische oproepcentrale voor taxi's exploiteren".

Ontworpen artikel 43.

1. Er bestaat geen grond voor een verdeling in paragrafen.

2. De ontworpen paragraaf 2, 1^o, schrijft voor dat iedere telefonische oproepcentrale voor taxi's - het zou juister zijn te spreken van de exploitant van de centrale - haar maatschappelijke zetel en bedrijfszetel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet hebben.

Er behoort te worden onderzocht of die regel bestaanbaar is met de beginselen die het vrije verkeer van

.../...

personen en diensten waarborgen, zowel in het gemeenschapsrecht (1) als in het interne recht (2).

Volgens de toelichtingen van de gemachtigde van de Executieve beoogt die regel te waarborgen dat de controles, vereist voor de toepassing van de ontworpen bepalingen, met de nodige doeltreffendheid kunnen worden uitgeoefend.

De verplichting voor de exploitant van een telefonische oproepcentrale voor taxi's om diens maatschappelijke zetel op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest te hebben, houdt echter geen verband met het beoogde doel en kan derhalve niet worden aanvaard.

Daarentegen kan het vereiste dat de onderneming haar bedrijfszetel moet hebben op het grondgebied van het Gewest, gerechtvaardigd worden door de noodzaak om de regels betreffende de territoriale bevoegdheden van het Gewest na te leven. Indien zulks niet de bedoeling van de stellers van het ontwerp is, behoort te worden verwezen naar de algemene opmerking.

2. Volgens de ontworpen paragraaf 2, 2°, moet de exploitant van een telefonische oproepcentrale voor taxi's "als lid enkel de exploitanten aannemen die houder zijn van een vergunning die afgeleverd werd door de Executieve"; de

(1) Zie inzonderheid de artikelen 52 en volgende, alsook de artikelen 59 en volgende van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap.

(2) Artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

erin bedoelde exploitanten zijn kennelijk de exploitanten van taxidiensten.

Die bepaling beperkt de werkingssfeer van de exploitanten van telefonische oproepcentrales voor taxi's. Zij beoogt tevens te beletten dat de exploitanten van taxidiensten die houder zijn van een vergunning uitgereikt door een in het Vlaamse of in het Waalse Gewest gelegen gemeente diensten zouden genieten die worden aangeboden door de telefonische oproepcentrales die vanuit het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest ritten toewijzen (1), waardoor hen bijgevolg een deel van hun cliënteel wordt ontnomen.

De geldigheid van zulke bepaling in het licht van de regels die de vrijheid van handel en nijverheid (2) en het vrije verkeer van diensten waarborgen, alsook in het licht van het beginsel van gelijkheid voor de wet, kan alleen worden aanvaard indien de memorie van toelichting aanvaardbare gronden aangeeft die de noodzaak ervan aantonen, wat niet het geval is.

(1) Zoals reeds is opgemerkt stelt de memorie van toelichting in verband daarmee : "de positie van de Brusselse taxisector wordt in gevaar gebracht door ... telefonische oproepcentrales die taxiritten op het grondgebied van het gewest toewijzen aan ondernemingen die houder zijn van een vergunning afgeleverd door Brusselse randgemeenten (Drogenbos, Waterloo, Edingen, Dilbeek, Meise)".

(2) De naleving van die vrijheid wordt aan de Gewesten opgelegd krachtens artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Voor het overige wordt verwezen naar de algemene opmerking betreffende de noodzaak om met de andere Gewesten samenwerkingsakkoorden te sluiten ten einde de toestand te regelen van de telefonische oproepcentrales, gelegen op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, waaruit de exploitanten van taxidiensten die in een ander gewest zijn gevestigd voordeel zouden halen.

Ontworpen artikel 44.

Verwezen wordt naar de opmerking nr. 3 in verband met het ontworpen artikel 41.

Ontworpen artikel 45.

Voorgesteld wordt te schrijven :

"Art. 45. De aanvrager voegt bij de vergunningsaanvraag een exemplaar van zijn huishoudelijk reglement.

Indien de aanvraag door een rechtspersoon wordt gedaan, wordt bovendien een exemplaar van de statuten en van hun eventuele wijzigingen overgelegd".

La chambre était composée de

Messieurs : C.-L. CLOSSET,
de Heren :

J. MESSINNE,
Y. BOUCQUEY,

J. DE GAVRE,

F. DELPEREE,

Madame : J. GIELISSEN,
Mevrouw :

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN, conseiller d'Etat.

Le rapport a été présenté par M. B. JADOT, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. P. ERNOTTE, référendaire adjoint.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

J. GIELISSEN.

De kamer was samengesteld uit

président de chambre,
kamervoorzitter,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

assesseurs de la
section de législation,
assessoren van de
afdeling wetgeving,

greffier assumé,
toegevoegd griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. R. ANDERSEN, staatsraad.

Het verslag werd uitgebracht door de H. B. JADOT, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. P. ERNOTTE, adjunct-referendaris.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

C.-L. CLOSSET.