

## MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

F. 81 — 881

22 MAI 1961. — Arrêté ministériel relatif à l'approbation C.E.E. de modèle, à la vérification primitive et à l'installation des taximètres concernés

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques,

Vu la loi du 1er octobre 1855 sur les Poids et Mesures, modifiée par la loi du 1er août 1922 et par l'arrêté royal n° 79 du 28 novembre 1939, confirmé par la loi du 16 juin 1947;

Vu l'arrêté royal n° 79, du 28 novembre 1939 modifiant et complétant certaines dispositions concernant les unités et instruments de mesure, confirmé par la loi du 16 juin 1947, et notamment l'article 5;

Vu l'arrêté royal du 12 décembre 1960 relatif aux taximètres;

Vu l'arrêté ministériel du 21 mars 1961 relatif à l'approbation de modèle et à l'installation des taximètres, modifié par les arrêtés ministériels du 21 décembre 1962 et du 4 mai 1966;

Vu la loi du 16 juin 1970 sur les unités, étalons et instruments de mesure;

Vu la directive 77/95/CEE du Conseil, du 21 décembre 1976, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux taximètres;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées par l'arrêté royal du 12 janvier 1973 et notamment l'article 3, alinéa premier, tel qu'il a été remplacé par l'article 18 de la loi ordinaire du 9 août 1960 de réformes institutionnelles;

Considérant que la nature technique de la directive a retardé la transposition de la directive dans le droit national, tandis que d'autre part le délai pour cette transposition ne permet plus de retard; que l'urgence est ainsi justifiée;

Vu l'urgence,

Arrête :

**Article 1er.** Les taximètres appartenant à un modèle approuvé CEE, et ayant subi la vérification primitive conformément aux dispositions du règlement annexé au présent arrêté, sont admis pour installation en Belgique au même titre que les taximètres approuvés et vérifiés sur la base de l'arrêté ministériel du 21 mars 1961, modifié par les arrêtés ministériels du 21 décembre 1962 et du 4 mai 1966.

**Art. 2.** Pour la mise en service en Belgique des taximètres cités à l'article premier :

— les dispositions relatives aux points 3.1.3., 1er et 2e alinéa, 3.1.5. 2e alinéa, 3.2.2. a), 3.2.3. a) et b), 3.3.3., 3.3.6., 3.3.7. et 4.1. 2e alinéa a) et b) du règlement annexé au présent arrêté sont celles prévues par l'arrêté ministériel du 21 mars 1961, modifié par les arrêtés ministériels du 21 décembre 1962 et 4 mai 1966;

— en ce qui concerne le point 3.2.4. a) du règlement annexé au présent arrêté, le dernier alinéa de l'article 19 de l'arrêté ministériel du 21 mars 1961, tel que modifié par l'article 2 de l'arrêté ministériel du 21 décembre 1962, reste d'application;

— l'utilisation de la disposition du point 3.2.5. du règlement annexé au présent arrêté, n'est pas autorisée et la disposition de la deuxième phrase du point 3.2.4. a) du règlement cité ne peut pas être appliquée;

— pour le point 5.3. du règlement annexé au présent arrêté, le réglage du taximètre doit être conforme aux prescriptions de l'article 24 de l'arrêté ministériel du 21 mars 1961 et le réglage de l'installation sur véhicule doit être tel qu'il soit satisfait à l'article 7 de l'arrêté royal du 12 décembre 1960.

## MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN

N. 81 — 881

22 MEI 1961. — Ministerieel besluit betreffende de E.E.G.-modelgoedkeuring, de eerste ijk en de installatie van de betrokken taximeters

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken,

Gelet op de wet van 1 oktober 1855 betreffende de Maten en Gewichten, gewijzigd door de wet van 1 augustus 1922 en door het koninklijk besluit nr. 79 van 28 november 1939, bekrachtigd door de wet van 16 juni 1947;

Gelet op het koninklijk besluit nr. 79, van 28 november 1939 tot wijziging en aanvulling van zekere bepalingen betreffende de meeteenheden en meettuigen, en inzonderheid op artikel 5;

Gelet op het koninklijk besluit van 12 december 1960 betreffende de taximeters;

Gelet op het ministerieel besluit van 21 maart 1961 betreffende de modelgoedkeuring en de installatie der taximeters, gewijzigd door de ministeriële besluiten van 21 december 1962 en 4 mei 1966;

Gelet op de wet van 16 juni 1970 betreffende de meeteenheden, de meetstandaarden en de meetwerktuigen;

Gelet op de richtlijn 77/95/EEG van de Raad, van 21 december 1976, betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake taximeters;

Gelet op de wetten van de Raad van State, gecoördineerd door het koninklijk besluit van 12 januari 1973 en inzonderheid op artikel 3, eerste lid, zoals het werd vervangen door artikel 18 van de gewone wet van 9 augustus 1960 tot hervorming van de instellingen;

Overwegende dat de technische aard van de richtlijn de opname van de richtlijn in het nationaal recht vertraagde, terwijl anderzijds de termijn voor deze opname geen verder uitstel toelaat; dat de hoogdringendheid aldus gerechtvaardigd is;

Gelet op de hoogdringendheid,

Besluit :

**Artikel 1.** De taximeters die tot een E.E.G.-goedgekeurd model behoren en die de eerste ijk hebben ondergaan overeenkomstig de bepalingen van het bij dit besluit gevoegde reglement, worden voor installatie in België toegelaten zowel als de taximeters goedgekeurd en geïkt op grond van het ministerieel besluit van 21 maart 1961, gewijzigd door de ministeriële besluiten van 21 december 1962 en 4 mei 1966.

**Art. 2.** Voor het in dienst stellen in België van de in artikel 1 genoemde taximeters :

— zijn de bepalingen betreffende de punten 3.1.3. 1e en 2e lid, 3.1.5. 2e lid, 3.2.2. a), 3.2.3. a) en b), 3.3.3., 3.3.6., 3.3.7. en 4.1. 2e lid a) en b) van het bij dit besluit gevoegde reglement, deze voorzien door het ministerieel besluit van 21 maart 1961, gewijzigd door de ministeriële besluiten van 21 december 1962 en 4 mei 1966;

— blijft voor wat het punt 3.2.4. a) van het bij dit besluit gevoegde reglement betreft, het laatste lid van artikel 19 van het ministerieel besluit van 21 maart 1961, zoals gewijzigd door artikel 2 van het ministerieel besluit van 21 december 1962, van toepassing;

— is gebruikmaking van de bepaling van punt 3.2.5. van het bij dit besluit gevoegde reglement niet toegelaten en mag de bepaling in de tweede zin van punt 3.2.4. a) van genoemd reglement niet toegepast worden;

— moet, voor punt 5.3. van het bij dit besluit gevoegde reglement, de afstelling van de taximeter zelf overeenstemmen met de voorschriften van artikel 24 van het ministerieel besluit van 21 maart 1961 en de afstelling op het voertuig zodanig zijn dat voldaan wordt aan artikel 7 van het koninklijk besluit van 12 december 1960.

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 22 mai 1981.

W. CLAES

Règlement annexé à l'arrêté ministériel  
du 22 mai 1981 relatif aux taximètres

1. Terminologie.

1.1. Etendue des erreurs admissibles des indications.

L'étendue des erreurs admissibles mentionnées au point 5 ne se rapporte qu'à l'instrument isolé du véhicule (erreurs propres à l'instrument). Les valeurs vraies (point 5) à utiliser lors de la recherche des erreurs sont déterminées sur la base de la constante  $k$  et des tarifs pour lesquels l'instrument a été réglé.

L'étendue des erreurs admissibles détermine l'écart maximal toléré entre la plus grande et la plus petite des indications.

1.2. Vitesse de changement d'entraînement.

La vitesse de changement d'entraînement est la vitesse à laquelle l'entraînement du dispositif indicateur du taximètre passe de la base temps à la base distance parcourue ou réciproquement.

Elle s'obtient en divisant le tarif « temps » par le tarif « distance ».

1.3. Conditions normales d'essai du véhicule (notamment pour la détermination de son coefficient caractéristique).

Les « conditions normales d'essai du véhicule » sont réalisées lorsque :

a) les pneumatiques qui équipent la ou les roues entraînant le taximètre sont du modèle dont la circonférence effective correspond à celle qui a servi à déterminer le coefficient caractéristique  $w$ .

Ils doivent être en bon état et gonflés à la pression correcte;

b) la charge du véhicule est de 150 kg environ. Cette charge correspond par convention au poids de deux personnes adultes, y compris le chauffeur;

c) le véhicule se déplace, entraîné par son moteur, en terrain plat et horizontal, en ligne droite, à une vitesse de  $(40 \pm 5)$  km/h.

Lorsque les essais sont effectués dans des conditions différentes (poids différents; vitesse différente, par ex. vitesse à pas d'homme, essais au banc...), leurs résultats seront affectés des coefficients de correction nécessaires pour ramener leur valeur à ce qu'elle aurait été dans les « conditions normales d'essai » définies ci-dessus.

2. Unités de mesure.

Les unités de mesure suivantes sont seules autorisées pour exprimer les indications fournies ou portées par les taximètres :

— le mètre ou le kilomètre, pour la distance. Toutefois, jusqu'à nouvel ordre, les distances pourront si le Royaume-Uni ou l'Irlande le désire, être exprimées, dans ces Etats, en « yards » ou en « miles »;

— la seconde, la minute ou l'heure, pour le temps. Le prix de la course doit être exprimé en unités monétaires légales dans le pays d'immatriculation du véhicule.

Art. 3. Dit besluit treedt in werking de dag van zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel, 22 mei 1981.

W. CLAES

Reglement gevoegd bij het ministerieel besluit  
van 22 mei 1981 betreffende de taxameters

1. Terminologie.

1.1. Tolerantiezone van de toelaatbare fouten.

De in punt 5 vermelde tolerantiezones van de toelaatbare fouten hebben slechts betrekking op het los van het voertuig staande toestel (fouten eigen aan het toestel). De werkelijke waarden (punt 5) die bij het onderzoek op fouten moeten worden gehanteerd, worden bepaald aan de hand van de constante  $k$  en van de tarieven waarop het toestel is afgesteld.

Het maximaal toegelaten verschil tussen de grootste en de kleinste van de aanwijzingen wordt bepaald door de tolerantiezone van de toelaatbare fouten.

1.2. Omschakelingssnelheid.

De omschakelingssnelheid is de snelheid waarbij de basis van de aandrijving van de aanwijsinrichting van de taxameter omschakelt van tijd op afgelegde afstand of omgekeerd.

Deze snelheid wordt verkregen door het tijdtarief te delen door het afstandtarief.

1.3. Normale beproevingsomstandigheden van het voertuig (met name voor de bepaling van de kenmerkende coëfficiënt van het voertuig).

De normale beproevingsomstandigheden van het voertuig zijn aanwezig indien :

a) het wiel of de wielen waarmee de taxameter wordt aangedreven voorzien zijn van banden van het type waarvan de werkelijke omtrek van de wielen overeenkomt met die aan de hand waarvan de kenmerkende coëfficiënt  $w$  van het voertuig is vastgesteld.

De banden moeten in goede staat verkeren en op de juiste spanning zijn gebracht;

b) de belading van het voertuig ongeveer 150 kg bedraagt. Deze belading wordt geacht overeen te komen met de massa van twee volwassen personen, waaronder de bestuurder;

c) het voertuig zich met eigen motorkracht op een vlak en horizontaal terrein in een rechte lijn met een snelheid van  $(40 \pm 5)$  km/h verplaatst.

Indien de proeven onder afwijkende omstandigheden worden verricht (zoals andere belading; andere snelheid, bijvoorbeeld stapvoets; onderzoek aan de proefbank...) moeten op de proefresultaten de correctiecoëfficiënten worden toegepast die nodig zijn om die resultaten te herleiden tot de hierboven omschreven normale beproevingsomstandigheden.

2. Meeteenheden.

De aanwijzingen van de taxameters en de op de taxameters voorkomende gegevens dienen te worden uitgedrukt in de volgende meeteenheden :

— meter of kilometer voor de afstand. Tot nader bericht, mogen, indien het Verenigd Koninkrijk en Ierland zulks wensen, de afstanden in deze landen worden uitgedrukt in « yards » of « miles »;

— seconde, minuut of uur voor de tijd.

De prijs van de rit moet worden aangegeven in wettige munteenheden van het land waar het voertuig is ingeschreven.

**3. Caractéristiques techniques.****3.1. Dispositif de mesurage — dispositif calculateur.**

**3.1.1.** Le taximètre doit être réalisé de telle sorte qu'il calcule et indique le prix de la course en se basant uniquement :

- a) sur la distance parcourue (entraînement sur la base de la distance parcourue) lorsque le véhicule roule à une vitesse supérieure à la vitesse de changement d'entraînement;
- b) sur le temps (entraînement sur la base du temps) lorsque le véhicule roule à une vitesse inférieure à la vitesse de changement d'entraînement ou qu'il est à l'arrêt.

**3.1.2.** L'entraînement sur la base de la distance parcourue doit se faire par l'intermédiaire des roues; cependant, une marche arrière ne doit pas entraîner une diminution de l'indication du prix ou de la distance parcourue.

L'entraînement sur la base du temps doit être assuré par un mouvement d'horlogerie ne pouvant être mis en marche que par la manœuvre du dispositif de commande du taximètre.

Si le mouvement d'horlogerie mécanique est à remontage à main, il doit fonctionner pendant huit heures, au moins sans remontage, ou pendant deux heures s'il y a un remontage lié à chaque manœuvre manuelle précédant la mise en fonctionnement du taximètre.

Si le mouvement d'horlogerie mécanique est à remontage électrique, il doit se remonter automatiquement. Le mouvement d'horlogerie électrique doit être prêt à fonctionner à tout moment.

**3.1.3.** Lors de l'entraînement sur la base de la distance parcourue et pour chacune des positions tarifaires, le premier changement d'indication doit se produire après le parcours d'une distance initiale déterminée selon les règlements tarifaires dans les différents Etats membres. Les échelons suivants de l'indicateur doivent correspondre à des distances égales entre elles.

Lors de l'entraînement sur la base du temps et pour chacune des positions tarifaires, le premier changement d'indication doit se produire après un temps initial déterminé selon les règlements tarifaires dans les différents Etats membres. Les échelons suivants de l'indicateur doivent correspondre à des temps égaux entre eux.

En l'absence de changement d'entraînement, le rapport existant entre la distance initiale et la distance correspondant aux échelons suivants, quelle que soit la position tarifaire utilisée doit être le même que le rapport existant entre le temps initial et le temps correspondant aux échelons suivants.

**3.1.4.** Le dispositif adaptateur doit être réalisé de telle sorte que l'ouverture de son boîtier ne permette pas d'accéder aux autres organes du taximètre.

**3.1.5.** Le taximètre doit être conçu de façon à permettre facilement les modifications du dispositif calculateur nécessaires pour se conformer aux changements imposés par les règlements tarifaires dans les différents Etats membres.

Au cas où le nombre des positions tarifaires de l'appareil est supérieur au nombre des tarifs en vigueur, les taximètres doivent, dans toutes les positions en surnombre, calculer et indiquer un prix basé sur l'un des tarifs autorisés par les règlements tarifaires dans les différents Etats membres.

**3.2. Dispositif de commande.**

**3.2.1.** Les organes du taximètre ne doivent pouvoir être mis en mouvement qu'après avoir été enclenchés par le dispositif de commande sur l'une des positions autorisées ci-après :

**3.2.2. Position « Libre ».**

Dans la position Libre :

- a) il ne doit y avoir aucune indication de prix à payer ou bien cette indication doit être égale à zéro. Toute-

**3. Technische eigenschappen.****3.1. Meetinrichting — rekeninrichting.**

**3.1.1.** De taxameter moet zodanig zijn vervaardigd dat de prijs van de rit uitsluitend op basis van de volgende gegevens wordt berekend en aangewezen :

- a) de afgelegde afstand (aandrijving op basis van de afgelegde afstand) wanneer de snelheid van het voertuig groter is dan de omschakelingssnelheid;
- b) de tijd (aandrijving op basis van de tijd) wanneer de snelheid van het voertuig kleiner is dan de omschakelingssnelheid of wanneer het voertuig stilstaat.

**3.1.2.** De aandrijving op basis van de afgelegde afstand dient te geschieden door middel van de wielen; bij achteruitrijden mag de aangewezen prijs of afstand echter niet verminderen.

De aandrijving op basis van de tijd dient te geschieden door middel van een uurwerk dat alleen kan worden ingeschakeld door middel van het bedieningsorgaan van de taxameter.

Indien het uurwerk mechanisch is en met de hand moet worden opgewonden, moet het gedurende een tijdsduur van ten minste acht uur zonder opnieuw te worden opgewonden blijven lopen; deze tijdsduur bedraagt ten minste twee uur indien door elke handeling waarbij de taxameter met de hand in werking wordt gesteld, tevens het uurwerk wordt opgewonden.

Indien een mechanisch uurwerk elektrisch wordt opgewonden moet het opwinden automatisch plaatsvinden. Een elektrisch uurwerk moet op elk ogenblik gereed zijn om in werking te komen.

**3.1.3.** Bij de aandrijving op basis van de afgelegde afstand moet voor elk van de tariefstanden de eerste wijziging van de prijsaanwijzing plaatsvinden nadat een volgens de tariefbepalingen in de verschillende Lid-Staten vastgesteld beginafstand is afgelegd. De volgende aanwijzingsstappen van de prijsaanwijzing moeten overeenkomen met onderling gelijke afstanden.

Bij de aandrijving op basis van de tijd moet voor elk van de tariefstanden de eerste aanwijzing van de prijsaanwijzing plaatsvinden nadat een volgens de tariefbepalingen in de verschillende Lid-Staten vastgestelde beginperiode is verstreken. De volgende aanwijzingsstappen van de prijsaanwijzing moeten overeenkomen met onderling gelijke perioden.

Indien geen wijziging van de omschakelingssnelheid plaatsvindt moet de verhouding tussen de beginafstand en de met de volgende aanwijzingsstappen overeenkomende afstanden, ongeacht de toegepaste tariefstand, dezelfde zijn als de verhouding tussen de beginperiode en de met de volgende aanwijzingsstappen overeenkomende perioden.

**3.1.4.** De aanpassingsinrichting moet zodanig zijn uitgevoerd dat door het openen van het huis van de inrichting geen toegang wordt verkregen tot de overige onderdelen van de taxameter.

**3.1.5.** De taxameter moet zodanig zijn ontworpen dat de veranderingen aan de rekeninrichting die nodig zijn om te voldoen aan de krachtens de voorschriften van de verschillende Lid-Staten opgelegde tariefwijzigingen gemakkelijk kunnen worden uitgevoerd.

Indien het aantal tariefstanden waarop het toestel kan worden ingesteld groter is dan het aantal van kracht zijnde tarieven moet bij de taxameters in alle overtollige standen een prijs worden berekend en aangewezen die gebaseerd is op een van de volgens de voorschriften van de verschillende Lid-Staten toegestane tarieven.

**3.2. Bedieningsorgaan.**

**3.2.1.** De onderdelen van de taxameter mogen uitsluitend in beweging kunnen worden gebracht nadat zij door middel van het bedieningsorgaan in een van de volgende toegestane standen zijn ingeschakeld :

**3.2.2. Stand « Vrij ».**

In de stand « Vrij » :

- a) mag geen enkele prijsaanwijzing verschijnen of moet deze aanwijzing gelijk zijn aan nul; zij mag evenwel

fois, cette indication peut être celle de la valeur de la prise en charge dans les Etats membres où cette indication est employée à la date d'adoption de la présente directive;

- b) l'entraînement sur la base de la distance parcourue et l'entraînement sur la base du temps ne doivent pas agir sur le dispositif indiquant le prix à payer;
- c) le voyant des suppléments éventuels (point 3.3.7.) doit être vide ou porter l'indication « zéro ».

### 3.2.3. Autres positions.

Le dispositif de commande doit être réalisé de telle sorte que, partant de la position Libre, le taximètre puisse être mis successivement dans les positions de fonctionnement suivantes :

- a) dans les différentes positions tarifaires suivant l'ordre de grandeur croissant des tarifs ou un autre ordre autorisé par les règlements tarifaires dans les différents Etats membres; dans ces positions, l'entraînement sur la base du temps, l'entraînement sur la base de la distance parcourue ainsi que l'indicateur éventuel de suppléments doivent être enclenchés;
- b) dans une position « A payer » ou « Fin » affichant le montant final de la somme due, indépendamment de tout supplément. Dans cette position, l'entraînement sur la base du temps doit être interrompu et l'entraînement sur la base de la distance parcourue doit être enclenché sur le tarif autorisé par les règlements tarifaires dans les différents Etats membres.

### 3.2.4. Manœuvre du dispositif de commande.

La manœuvre du dispositif de commande est soumise aux restrictions suivantes :

- a) à partir d'une position tarifaire quelconque, le taximètre ne doit pas pouvoir être remis à la position « Libre » sans passer par la position « A Payer ». Cependant le passage d'une position tarifaire à une autre doit rester possible;
- b) à partir de la position A Payer, le taximètre ne doit pas pouvoir être remis dans une position tarifaire quelconque sans passer par la position Libre;
- c) le taximètre doit être conçu de telle sorte qu'un changement de position tarifaire effectué en passant par la position Libre ne soit possible que si les conditions imposées au dispositif de commande pour cette position (point 3.2.2.) sont entièrement remplies lors de son passage par cette position;
- d) il doit être impossible de placer le dispositif de commande de telle sorte que le taximètre reste dans d'autres positions que celle prévues précédemment.

### 3.2.5. Dispositions particulières.

Indépendamment des prescriptions précédentes, les commutations entre les différentes positions tarifaires peuvent aussi être effectuées automatiquement en fonction d'une certaine distance parcourue ou d'un certain temps d'occupation conformément aux règlements tarifaires dans les différents Etats membres.

### 3.3. Dispositif indicateur.

3.3.1. La face de lecture du taximètre doit être réalisée de telle sorte que les indications qui intéressent l'utilisateur puissent facilement être lues de jour comme de nuit.

3.3.2. La somme à payer, indépendamment des suppléments éventuels, doit être connue par la simple lecture d'une indication en chiffres alignés, dont la hauteur minimale est de 10 mm.

Lors de la mise en marche de l'appareil à partir de la position Libre par la manœuvre du dispositif de commande, une somme fixe correspondant à la « prise en charge » doit être affichée.

L'indication de prix doit ensuite progresser de façon discontinue par échelons successifs d'une valeur monétaire constante.

die van het bedrag van de eerste aanslag zijn in de Lid-Staten waarin deze aanwijzing op de datum van aanneming van deze richtlijn wordt toegepast;

- b) moeten de aandrijving op basis van de afgelegde afstand en de aandrijving op basis van de tijd ont-koppeld zijn van het prijsaanwijzingsmechanisme;
- c) moet het venster waarin eventueel een toeslag verschijnt, (punt 3.3.7.) leeg blijven of nul aanwijzen.

### 3.2.3. Andere standen.

Het bedieningsorgaan moet zodanig zijn uitgevoerd dat vanuit de stand « Vrij » de taxameter achtereenvolgens in de volgende bedrijfsstanden kan worden gebracht :

- a) in de verschillende tariefstanden in volgorde van toenemend tarief of in een andere volgens de voorschriften van de verschillende Lid-Staten toegestane volgorde; in deze standen moeten de aandrijvingen op basis van de tijd en op basis van de afgelegde afstand, alsmede het eventueel aanwezige telwerk voor toeslagen ingeschakeld zijn;
- b) in een stand « Te betalen » of « Einde » waarin het verschuldigde eindbedrag wordt aangewezen, afgezien van eventuele toeslagen. In deze stand moet de aandrijving op basis van de tijd losgekoppeld zijn en de aandrijving op basis van de afgelegde afstand op het in de verschillende Lid-Staten vastgestelde tarief zijn ingeschakeld.

### 3.2.4. Gebruik van het bedieningsorgaan.

Het gebruik van het bedieningsorgaan is aan de volgende beperkingen onderworpen :

- a) vanuit een willekeurige tariefstand mag de taxameter niet opnieuw in de stand « Vrij » kunnen worden gebracht zonder de stand « Te betalen » te passeren; overschakeling van een tariefstand naar een andere moet echter mogelijk blijven;
- b) vanuit de stand « Te betalen » mag de taxameter niet in een bedrijfsstand met een willekeurige tariefstand kunnen worden geschakeld zonder de stand « Vrij » te passeren;
- c) de taxameter moet zodanig zijn ontworpen dat een verandering van tariefstand via de stand « Vrij » alleen mogelijk is indien bij het passeren van deze stand volledig is voldaan aan de eisen voor het bedieningsorgaan in deze stand (punt 3.2.2.);
- d) het moet onmogelijk zijn het bedieningsorgaan in een dusdanige stand te plaatsen dat de taxameter blijvend een andere stand inneemt dan vermeld in het voorgaande.

### 3.2.5. Bijzondere bepalingen.

Afgezien van de bovenstaande voorschriften, kan de inschakeling van de verschillende bedrijfsstanden eveneens automatisch plaatsvinden op basis van een bepaalde afgelegde afstand of van een bepaalde gebruiksduur van het voertuig overeenkomstig de tariefvoorschriften in de verschillende Lid-Staten.

### 3.3. Aanwijzingsrichting.

3.3.1. Het afleesvlak van de taxameter moet zodanig zijn uitgevoerd dat de aanwijzingen die voor de reiziger van belang zijn zowel bij dag als bij nacht gemakkelijk kunnen worden afgelezen.

3.3.2. Het verschuldigde bedrag moet, afgezien van eventuele toeslagen, gemakkelijk door middel van een reeks van op één lijn geplaatste cijfers met een hoogte van ten minste 10 mm kunnen worden afgelezen.

Bij inwerkingstelling van het toestel vanuit de stand « vrij » door middel van het bedieningsorgaan, moet een vast bedrag, overeenkomend met de eerste aanslag zichtbaar worden.

De prijsaanwijzing moet vervolgens discontinu met stappen ter grootte van een vast bedrag oplopen.

3.3.3. Le taximètre doit être pourvu d'un dispositif indiquant à tout moment sur la face de lecture la position de fonctionnement enclenchée, conformément aux prescriptions nationales.

3.3.4. Le taximètre doit être conçu de façon à permettre l'installation d'un dispositif répéteur du dispositif de commande indiquant à l'extérieur du véhicule la position de fonctionnement ou le tarif utilisé.

Ce dispositif répéteur ne doit en aucun cas perturber le bon fonctionnement de l'instrument ou permettre l'accès au mécanisme ou aux transmissions du taximètre.

3.3.5. Si les indications obligatoires ne sont pas données par des chiffres ou des lettres auto-lumineux, le taximètre doit comporter un dispositif d'éclairage de ces indications, non éblouissant mais d'intensité suffisante pour permettre une lecture facile.

Le remplacement des sources lumineuses de ces dispositifs doit pouvoir se faire sans ouverture des parties scellées de l'appareil.

3.3.6. Le taximètre doit pouvoir comporter des totalisateurs imposés ou autorisés par les règlements nationaux, notamment des compteurs indiquant :

- a) la distance totale parcourue par le véhicule;
- b) la distance totale parcourue en charge;
- c) le nombre total de « prises en charge »;
- d) le nombre de passages d'échelons de prix (« chutes »).

Ces compteurs doivent remplir correctement les fonctions pour lesquelles ils sont prévus. Ils doivent donner l'indication en chiffres alignés, d'une hauteur minimale apparente de 4 mm.

3.3.7. Le taximètre doit pouvoir être muni d'un indicateur de suppléments répondant aux prescriptions nationales indépendant de l'indicateur de prix et revenant automatiquement à zéro en position « Libre ».

Ces suppléments doivent être indiqués par des chiffres alignés ayant une hauteur minimale apparente de 8 mm et ne pouvant dépasser celle des chiffres indiquant le prix de la course.

3.4. Dispositifs complémentaires facultatifs.

En outre, un taximètre peut être muni de dispositifs complémentaires tels que :

- a) compteurs de contrôle intéressant le détenteur du véhicule;
- b) marqueur sur cartes ou bandes imprimées indiquant les prix à payer.

La présence de tels dispositifs et leur fonctionnement ne doivent pas influer sur le bon fonctionnement du taximètre proprement dit.

3.5. Construction.

3.5.1. Les taximètres doivent être solides et bien construits.

Leurs parties essentielles doivent être réalisées en matériaux garantissant une solidité et une stabilité suffisantes.

3.5.2. Le boîtier du taximètre et celui du dispositif adaptateur si ce dernier est extérieur au boîtier du taximètre, ainsi que les gaines des organes de transmission, doivent être réalisés de telle sorte que les organes essentiels du mécanisme soient hors d'atteinte et protégés contre la poussière et l'humidité.

L'accès aux organes permettant le réglage doit être impossible sans détérioration de scelllements de garantie (point 6).

4. Inscriptions.

4.1. Inscriptions générales et identification.

Chaque taximètre doit porter sur la face de lecture ou sur une plaquette scellée, facilement visibles et lisibles dans les conditions normales d'installation, les indications suivantes :

- a) le nom et l'adresse du fabricant ou sa marque;

3.3.3. De taxameter moet van een inrichting zijn voorzien met behulp waarvan op elk ogenblik op het afleesvlak de ingeschakelde bedrijfsstand wordt aangegeven, zulks overeenkomstig de nationale voorschriften.

3.3.4. De taxameter moet zodanig zijn uitgevoerd dat een verklikker van het bedieningsorgaan kan worden aangesloten die aan de buitenzijde van het voertuig de bedrijfsstand of het toegepaste tarief aangeeft.

Deze verklikker mag in geen geval de goede werking van de taxameter verstoren, noch de toegang tot het binnenwerk of tot de overbrengingsorganen van de taxameter mogelijk maken.

3.3.5. Indien de verplichte aanwijzingen niet in lichtgevende cijfers of letters worden weergegeven moet de taxameter van een verlichting van deze aanwijzingen zijn voorzien; deze verlichting mag niet verblindend zijn, maar moet sterk genoeg zijn om een gemakkelijke aflezing mogelijk te maken.

De bron van deze verlichting moet kunnen worden vervangen zonder dat de verzegeling van het toestel wordt verbroken.

3.3.6. De taxameter moet van totaal tellers kunnen worden voorzien die overeenkomstig de nationale voorschriften vereist of toegestaan zijn, met name tellers voor :

- a) de totale door het voertuig afgelegde afstand;
- b) de totale met reizigers afgelegde afstand;
- c) het totale aantal « eerste aanslagen »;
- d) het getelde aantal tariefovergangen (« verspringingen »).

Deze tellers moeten de functies waarvoor zij bestemd zijn op correcte wijze vervullen. Zij moeten een aanwijzing geven in een reeks van op één lijn geplaatste cijfers met een schijnbare hoogte van ten minste 4 mm.

3.3.7. De taxameter moet kunnen worden voorzien van een telwerk voor toeslagen dat beantwoordt aan de nationale voorschriften, onafhankelijk is van de prijsaanwijzing en dat in de stand « Vrij » automatisch op nul springt.

De toeslagen moeten worden aangewezen in een reeks van op één lijn geplaatste cijfers met een schijnbare hoogte van ten minste 8 mm; deze hoogte mag evenwel de hoogte van de cijfers die de ritprijs aangeven niet overschrijden.

3.4. Facultatieve toegevoegde inrichtingen.

Een taxameter mag voorts van toegevoegde inrichtingen zijn voorzien zoals :

- a) controle tellers die van belang zijn voor de bezitter van het voertuig;
- b) een inrichting die het verschuldigde bedrag op kaarten of stroken afdruckt.

De aanwezigheid van dergelijke inrichtingen en de werking ervan mogen de goede werking van de taxameter zelf niet beïnvloeden.

3.5. Constructie.

3.5.1. De taxameters moeten stevig en deugdelijk zijn geconstrueerd.

De essentiële onderdelen moeten van voldoende stevige en duurzame materialen zijn vervaardigd.

3.5.2. Het huis van de taxameter en dat van de aanpassingsinrichting indien deze laatste zich buiten het huis van de taxameter bevindt, alsmede het omhulsel van de overbrengingsorganen, moeten zodanig zijn uitgevoerd dat de essentiële onderdelen van het mechanisme niet van buitenaf bereikbaar zijn en tegen stof en vocht zijn beschermd.

De toegang tot de onderdelen waarmee het toestel kan worden gejusteerd moet onmogelijk zijn zonder de verzegeling (punt 6) te beschadigen.

4. Opschriften.

4.1. Algemene opschriften en identificatie.

Elke taxameter moet op het afleesvlak of op een verzegelde plaat voorzien zijn van de volgende gemakkelijk zichtbare en onder normale opstellingsomstandigheden leesbare gegevens :

- a) naam en adres van de fabrikant of diens fabrieksmerk;

- b) la désignation du modèle de l'instrument, son numéro et l'année de fabrication;
- c) le signe d'approbation C.E.E. du modèle;
- d) sa constante k (indiquée avec une imprécision relative au plus égale à 0,2 %).

Chaque taximètre doit présenter des emplacements permettant :

- a) de mentionner, s'il y a lieu, des indications complémentaires relatives à l'appareil ou au véhicule conformément aux prescriptions des règlements nationaux;
- b) d'apposer, outre la marque de la vérification primitive partielle C.E.E., les autres marques éventuellement prévues par les réglementations nationales.

#### 4.2. Inscriptions spéciales.

4.2.1. A proximité des voyants de tous les dispositifs indicateurs, les significations des valeurs indiquées doivent figurer de manière visible, lisible et non ambiguë.

4.2.2. A côté de l'indication du prix de la course et de celle des suppléments à payer doit figurer le nom ou le symbole de l'unité monétaire.

#### 5. Étendue des erreurs admissibles des indications.

Pour le contrôle au banc d'essai d'un taximètre prêt à être installé et muni de ses accessoires, la valeur (conventionnellement) vraie des grandeurs mesurées est celle qui résulte de la valeur de k indiquée sur l'appareil et du (des) tarif(s) pour lequel (lesquels) l'instrument a été réglé.

La valeur vraie de ces grandeurs doit être comprise entre la plus grande et la plus petite des indications admissibles.

5.1. Lors de l'entraînement sur la base de la distance parcourue, l'étendue des erreurs admissibles pour une distance parcourue donnée ne doit pas dépasser :

- a) pour la distance initiale (point 3.1.3.) : 2 % de la valeur vraie; toutefois, lorsque cette distance initiale est inférieure à 1000 mètres, cette étendue est de 20 mètres;
- b) pour les distances suivantes : 2 % de la valeur vraie.

5.2. Lors de l'entraînement sur la base du temps, l'étendue des tolérances des erreurs admissibles pour un temps donné ne doit pas dépasser :

- a) pour le temps initial (point 3.1.3.) : 3 % de la valeur vraie; toutefois, lorsque ce temps initial est inférieur à 10 minutes, cette étendue est de 18 secondes;
- b) pour les temps suivants : 3 % de la valeur vraie.

5.3. Des règlements nationaux préciseront si le réglage de l'ensemble de mesurage (taximètre + véhicule) doit être effectué de telle sorte que les limites de l'étendue des erreurs admissibles soient placées, symétriquement ou asymétriquement par rapport à l'erreur zéro laquelle, pour l'entraînement sur la base de la distance, est, dans ce cas, rapportée à la distance réellement parcourue par le véhicule.

#### 6. Scelllements.

6.1. Les organes des taximètres énumérés ci-après doivent être construits de façon à pouvoir être scellés par une marque de scellement :

- a) le boîtier renfermant le mécanisme intérieur du taximètre;
- b) le boîtier du dispositif adaptateur;
- c) les gaines des dispositifs mécaniques ou électriques formant la liaison entre l'entrée du taximètre et la pièce correspondante prévue sur le véhicule pour le raccordement de l'instrument, y compris les pièces détachables du dispositif adaptateur;

- b) type-aanduiding van het toestel, nummer en jaar van vervaardiging;
- c) het E.E.G.-modelgoedkeuringsteken;
- d) de constante k (aangegeven met een relatieve onnaukeurigheid van ten hoogste 0,2 pct.).

Op elke taxameter moet ruimte aanwezig zijn voor :

- a) de eventuele vermelding van aanvullende gegevens van het toestel of het voertuig overeenkomstig de nationale voorschriften;
- b) het aanbrengen, naast het gedeeltelijke E.E.G.-ijkmerk van andere, in de nationale wetgeving voorgeschreven merken.

#### 4.2. Bijzondere opschriften.

4.2.1. In de nabijheid van de vensters van de aanwijsinrichtingen moet duidelijk zichtbaar en leesbaar en op ondubbelzinnige wijze de betekenis van de aangewezen waarden zijn vermeld.

4.2.2. Naast de aanwijzing van de ritprijs en de aanwijzing van de verschuldigde toeslagen moet de naam of het symbool van de munteenheid zijn aangegeven.

#### 5. Tolerantiezone van de toelaatbare fouten.

Bij de controle op een proefbank van een taxameter die gereed is voor montage en van de bijbehorende inrichtingen is voorzien, geldt als (conventioneel) werkelijke waarde van de gemeten grootheden de waarde die voortvloeit uit de waarde van k die op het toestel is aangegeven en het tarief of de tarieven waarop het toestel is afgesteld.

De werkelijke waarde van deze grootheden moet liggen tussen de grootste en de kleinste van de toegestane aanwijzingen.

5.1. In geval van aandrijving op basis van de afgelegde afstand is de tolerantiezone van de toelaatbare fouten voor een gegeven afgelegde afstand niet groter dan :

- a) voor de beginafstand (3.1.3.) : 2 % van de werkelijke waarde; bij beginafstanden van minder dan 1000 meter echter, is de tolerantiezone 20 meter;
- b) voor de volgende afstanden : 2 % van de werkelijke waarde.

5.2. In geval van aandrijving op basis van de tijd is de tolerantiezone van de toelaatbare fouten voor een gegeven periode niet groter dan :

- a) voor de beginperiode (3.1.3.) : 3 % van de werkelijke waarde; bij beginperiode van minder dan 10 minuten echter is de tolerantiezone 18 seconden;
- b) voor de daarop volgende perioden : 3 % van de werkelijke waarde.

5.3. In de nationale voorschriften zal worden aangegeven of de afstelling van de complete meetinstallatie (taxameter + voertuig) zodanig dient plaats te vinden dat de tolerantiezone van de toelaatbare fouten symmetrisch of asymmetrisch moet zijn ten opzicht van de nulfout die voor de aandrijving op basis van de afgelegde afstand in dat geval is betrokken op de werkelijk door het voertuig afgelegde afstand.

#### 6. Verzegelingen.

6.1. De volgende onderdelen van taxameters moeten zodanig zijn uitgevoerd dat zij door middel van een zegelmerk kunnen worden verzegeld :

- a) het huis om het binnenwerk van de taxameter;
- b) het huis van de aanpassingsinrichting;
- c) de omhulsels van de mechanische of elektrische onderdelen die de verbinding vormen tussen de opnemer van de taxameter en het overeenkomstige onderdeel waarvan het voertuig is voorzien ten behoeve van de aansluiting van het toestel, met inbegrip van de losse onderdelen van de aanpassingsinrichting;

- d) dans les cas de remontage électrique du mécanisme d'horlogerie et d'entraînement électrique du dispositif de commande du taximètre, les connexions du câble de raccordement électrique;
- e) les éventuelles plaques d'inscription obligatoires et d'apposition des marques de vérification;
- f) les connexions du câble de raccordement électrique du dispositif répéteur éventuel, visé au point 3.3.4.
- 6.2. Ces scellements, s'ils existent, doivent être tels que tout accès aux organes et liaisons protégés soit rendu impossible sans qu'une marque de scellement soit endommagée.
- 6.3. Le certificat d'approbation CEE de modèle fixera les emplacements des scellements et, autant que de besoin, la nature et la forme des dispositifs permettant l'exécution de ces scellements.
7. Vérification primitive CEE.
- 7.1. Lorsque la vérification complète est requise, la vérification primitive CEE d'un taximètre s'effectue en plusieurs phases.
- 7.2. Première phase : le taximètre reçoit la marque de vérification primitive partielle CEE, lorsque :
- a) son modèle a reçu l'approbation CEE de modèle;
  - b) l'instrument est conforme au modèle approuvé et porte les inscriptions exigées au point 4.1.;
  - c) l'étendue de ces erreurs respecte les prescriptions des points 5.1. et 5.2..
- 7.3. Phases ultérieures
- Elles sont du ressort des autorités du pays où le taximètre sera mis en service.
- Elles comprennent :
- avant l'installation sur le véhicule :
    - a) le contrôle du réglage de l'instrument conformément aux prescriptions du point 5.3.;
    - b) le contrôle du réglage des tarifs conformément aux règlements en vigueur;  - après l'installation sur le véhicule :
    - le contrôle de l'ensemble de mesurage ainsi réalisé.

Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 22 mai 1981.

Le Vice-Premier Ministre  
et Ministre des Affaires économiques,  
W. CLAES

#### MINISTÈRE DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE

F. 81 — 882

**30 AVRIL 1981.** — Arrêté royal modifiant, pour le financement du pécule de vacances afférent à l'exercice de vacances 1980, l'arrêté royal du 15 janvier 1971 déterminant des modalités spéciales d'application aux employeurs et aux travailleurs manuels de l'industrie et du commerce du diamant, de la législation relative aux vacances annuelles des travailleurs salariés (1)

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, notamment l'article 3, § 4, alinéa 6, modifié par les lois des 13 juin 1966 et 28 mars 1975 et par l'arrêté royal du 9 mars 1977;

Vu les lois relatives aux vacances annuelles des travailleurs salariés, coordonnées le 28 juin 1971, notamment l'article 23;

Vu l'arrêté royal du 15 janvier 1971 déterminant des modalités spéciales d'application aux employeurs et aux travailleurs manuels de l'industrie et du commerce du diamant, de la

(1) Voir note à la page suivante.

- d) bij een uurwerk dat elektrisch wordt opgewonden en bij een elektrisch aangedreven bedieningsorgaan van de taxameter : de aansluitingen van de elektrische aansluitkabels;
- e) de eventuele platen met verplichte opschriften en ijkmerken;
- f) de aansluitingen van de elektrische aansluitkabel van de eventuele verklikker, bedoeld in punt 3.3.4.
- 6.2. Indien aangebracht moeten deze verzegelingen zodanig zijn dat de toegang tot de beschermde organen en aansluitingen onmogelijk is zonder beschadiging van een zegelmerk.
- 6.3. In het certificaat van EEG-modelgoedkeuring worden de plaats van de verzegelingen vastgesteld en, voor zover noodzakelijk, de aard en de vorm der inrichtingen waarop deze verzegelingen kunnen worden aangebracht.
7. Eerste EEG-ijk.
- 7.1. De eerste EEG-ijk van een taxameter geschiedt in verschillende fasen indien een volledige ijk is voorgeschreven.
- 7.2. Eerste fase : het gedeeltelijke EEG-ijkmerk wordt op de taxameter aangebracht indien :
- a) voor het model de EEG-modelgoedkeuring is verleend;
  - b) het toestel overeenkomt met het goedgekeurde model en is voorzien van de in punt 4.1. vereiste opschriften;
  - c) de tolerantiezone van de toelaatbare fouten voldoet aan het bepaalde in de punten 5.1. en 5.2..
- 7.3. Volgende fasen
- Zij ressorteren onder de autoriteiten van het land waar de taxameter in gebruik wordt genomen.
- Zij omvatten :
- vóór de installatie op het voertuig :
    - a) de controle van de afstelling van het toestel overeenkomstig de voorschriften van punt 5.3.;
    - b) de controle van de instelling van de tarieven overeenkomstig de geldende voorschriften;  - na de installatie op het voertuig :
    - keuring van de aldus tot stand gekomen meetinstallatie.

Gezien om te worden gevoegd bij het ministerieel besluit van 22 mei 1981.

De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Economische Zaken,  
W. CLAES

#### MINISTERIE VAN SOCIALE VOORZORG

N. 81 — 882

**30 APRIL 1981.** — Koninklijk besluit waarbij voor de financiering van de vakantiegeden met betrekking tot het vakantiedienstjaar 1980, het koninklijk besluit van 15 januari 1971 tot vaststelling van nadere toepassingsregelen voor de werkgevers en voor de handarbeiders van de diamantnijverheid en -handel, van de wetgeving betreffende de jaarlijkse vakantie der loonarbeiders wordt gewijzigd (1)

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, inzonderheid op artikel 3, § 4, zesde lid, gewijzigd bij de wetten van 13 juni 1966 en 28 maart 1975 en bij het koninklijk besluit van 9 maart 1977;

Gelet op de wetten betreffende de jaarlijkse vakantie der werknemers, gecoördineerd op 28 juni 1971, inzonderheid op artikel 23;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 januari 1971 tot vaststelling van nadere toepassingsregelen voor de werkgevers en voor de handarbeiders van de diamantnijverheid en -handel, van

(1) Zie noot op de volgende bladzijde.