

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

4 februari 2003

WETSVOORSTEL

tot invoering van taxicheques voor jongeren

(ingediend door de heren Georges Lenssen
en Ludo Van Campenhout)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

4 février 2003

PROPOSITION DE LOI

instaurant les chèques-taxi pour les jeunes

(déposée par MM. Georges Lenssen et Ludo
Van Campenhout)

SAMENVATTING

De indieners wensen het aantal dodelijke verkeersslachtoffers onder de uitgaande jeugd te verminderen. Daarom wensen zij de voorstellen van de regering die gericht zijn op toename van controle en handhaving aan te vullen met een alternatief voor eigen vervoer, namelijk het door de overheid aanbieden van taxicheques. Hierdoor kan de overheid een deel van de prijs van een taxirit voor haar rekening nemen.

De taxicheques zouden aangeboden worden door de gemeenten. Deze zouden hiervoor een beroep kunnen doen op de financiële middelen van de federale overheid.

RÉSUMÉ

Les auteurs souhaitent réduire le nombre de jeunes tués dans des accidents de la route lors de leurs sorties. C'est la raison pour laquelle ils proposent de compléter les propositions du gouvernement, axées sur le renforcement des contrôles et la répression des infractions, en prévoyant une alternative à l'utilisation du véhicule privé, à savoir l'offre de chèques-taxi par les pouvoirs publics. Par cette mesure, les pouvoirs publics prendraient à leur charge une partie du prix du déplacement en taxi.

Les chèques-taxi seraient offerts par les communes. Pour ce faire, celles-ci pourraient recourir aux moyens financiers du pouvoir fédéral.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
MR	:	Mouvement Réformateur
PS	:	Parti socialiste
cdH	:	Centre démocrate Humaniste
SP.A	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 50 0000/000 :	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV :	Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN :	Plenum (witte kaft)	PLEN :	Séance plénière (couverture blanche)
COM :	Commissievergadering (beige kaft)	COM :	Réunion de commission (couverture beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers Bestellingen : Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : publicaties@deKamer.be		Publications officielles éditées par la Chambre des représentants Commandes : Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail : publications@laChambre.be	
--	--	---	--

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Ons land scoort nog altijd zeer slecht in de ongevallenstatistieken. Geen weekend gaat voorbij zonder dat het verkeer (jonge) mensenlevens eist. Één derde van alle dodelijke ongevallen vindt plaats tijdens het weekend.

Iedereen is er van overtuigd dat het aantal zware verkeersongevallen moet worden teruggedrongen.

De regering heeft reeds een aantal zeer concrete voorstellen voorbereid die de controle en handhaving moeten verhogen en versterken. De voorgestelde maatregelen zullen pas echt werken indien er voor de jongeren een valabel alternatief bestaat. Jongeren gaan graag uit en dit tot in de kleine uurtjes. Eigen vervoer is hierbij onmisbaar. Helaas verhogen de onervarenheid, overmoed, vermoeidheid en soms het gebruik van alcohol of drugs de kans op een verkeersongeval.

Indien jongeren andere manieren zouden hebben om uit te gaan, zou het risico van verkeersongevallen afnemen. Er zijn helaas geen valabele alternatieven. De mogelijkheden voor openbaar vervoer zijn beperkt, zeker in landelijke gebieden. Bovendien rijden er 's nachts geen bussen. Er werd reeds meermaals voorgesteld om nachttreinen in te leggen. Het succes van deze maatregel is niet gegarandeerd: slechts een minderheid van de mensen woont vlakbij een station en het inzetten van nachttreinen is een zeer dure aangelegenheid.

Daarnaast bestaan er op lokaal vlak wel reeds goedbedoelde projecten die vaak omwille van een geringe bekendheid nog geen succes zijn.

Tussen 1995 en 1997 werden in de provincie Antwerpen zogenaamde WODCA-cheques verstrekt. Deze cheques waren verkrijgbaar in de postkantoren en kostten 750 frank, waar de eigenlijke waarde 1000 frank bedroeg. Met deze WODCA-cheques kregen de jongeren eveneens een waardebon mee van 100 frank die korting gaf op het inkomgeld in discotheken of recht gaf op een gratis consumptie. Zeker tijdens de feestdagen werd hier duchtig gebruik van gemaakt. Het taxigebruik nam toe met 10 procent.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les statistiques relatives aux accidents de la route sont toujours très mauvaises dans notre pays. Il ne se passe pas un week-end sans que l'on déplore la perte de (jeunes) vies humaines, victimes de la circulation. Un tiers des accidents mortels surviennent durant le week-end.

Tout le monde est convaincu qu'il faut réduire le nombre d'accidents graves.

Le gouvernement a déjà préparé un certain nombre de propositions très concrètes visant à augmenter et à renforcer le contrôle et la répression. Les mesures proposées n'auront toutefois d'effet que si les jeunes disposent d'une alternative valable. Les jeunes aiment sortir, et ce, jusqu'aux petites heures. Ils ont donc absolument besoin d'avoir leur propre moyen de transport. Malheureusement, le manque d'expérience, la témérité, la fatigue et, parfois, la consommation d'alcool ou de drogues augmentent les risques d'accidents.

Si les jeunes disposaient d'autres modes de déplacement, il y aurait moins de risques d'accidents. Il n'existe malheureusement pas d'alternative valable. Les possibilités offertes par les transports en commun sont limitées, surtout dans les régions rurales. En outre, les bus ne roulent pas la nuit. On a déjà proposé à plusieurs reprises de mettre en service des trains de nuit, mais le succès de cette mesure n'est pas garanti, étant donné que seule une minorité de gens habitent à proximité d'une gare et que faire rouler des trains de nuit coûte très cher.

Par ailleurs, nombre de projets procédant d'une bonne intention existent déjà au niveau local, mais ils n'ont pas encore connu un franc succès, et ce, souvent du fait qu'ils sont peu connus du public.

Entre 1995 et 1997, des chèques WODCA (ce sigle vise en Flandre la lutte contre les accidents routiers durant le week-end par des contrôles adéquats) ont été mis à la disposition de la population de la province d'Anvers, qui pouvait les acheter dans les bureaux de poste pour un montant de 750 francs, leur valeur réelle étant de 1000 francs. Les jeunes qui achetaient des chèques WODCA recevaient également un bon de réduction de 100 francs sur l'entrée dans les discothèques ou avaient droit à une consommation gratuite. C'est surtout pendant la période des fêtes que ces chèques ont été achetés en nombre important.

Dit initiatief strandde uiteindelijk omdat het opnieuw onvoldoende gekend was bij het brede publiek.

De steden Antwerpen, Gent, Oostende en Mechelen kennen momenteel het TOV-ticket. Wie in het bezit is van een bus- of tramticket kan op een terugrit met de taxi 2 euro korting krijgen. Enkel in Antwerpen heeft het TOV-ticket succes. Het regionale karakter en de beperkte aankoopmogelijkheden (enkel via het openbaar vervoer) maken dat dit systeem nog niet de gewenste resultaten kan voorleggen.

De VZW Sebackion koopt taxicheques aan bij taxi-bedrijven en verspreidt deze onder de uitgaande jeugd. Dit initiatief steunt louter op vrijwilligerswerk en is enkel actief in Brussel en Antwerpen.

Wij geloven dat de inzet van taxi's kan helpen veel jongeren op een veilige manier van en naar discotheken te brengen. Het taxigebbruik is echter nog niet ingeburgerd in de brede lagen van de bevolking. De prijs van een taxirit loopt immers vrij snel zeer hoog op.

Een taxi is meestal pas betaalbaar indien de kosten kunnen worden gedeeld. De prijs van een taxirit wordt mee bepaald door het feit dat de gebruiker moet opdraaien voor de momenten waarop de taxi geen passagier vervoert. Voorliggend voorstel wil het taxigebbruik stimuleren. Dit kan door de prijs van een rit te verminderen doordat de overheid een deel van het bedrag voor haar rekening neemt. Daarnaast kan, wanneer taxi's vaker worden gebruikt, de standaardprijs verminderen.

Daarom stellen we de introductie van een soort taxicheque voor. De uitwerking kan op verschillende manieren gebeuren.

De jongeren kunnen bij de gemeenten waar zij woonachtig zijn een taxipasje bekomen. Dit bevat een aantal persoonlijke gegevens (naam, adres, recente foto). Op vertoon van dit pasje heeft de jongere ook recht op een gereduceerde prijs. De jongeren moet een bonnetje ondertekenen dat de prijs meedeelt. Het verschil tussen de werkelijke kostprijs en het bedrag dat de jongere dient te betalen, betaalt de gemeente waarin de jongere zijn pasje heeft verkregen. De gemeente kan dit geld dan terugvorderen van het ministerie van Verkeer en Mobiliteit.

L'utilisation de taxis a augmenté de 10 %. Mais cette initiative a finalement échoué,²²²²² elle aussi, parce qu'elle n'était pas suffisamment connue du grand public.

À l'heure actuelle, un système de tickets TOV est en vigueur dans les villes d'Anvers, Gand, Ostende et Malines. La personne qui est en possession d'un ticket de tram ou de bus peut bénéficier d'une réduction de deux euros si elle retourne en taxi. Ce système n'est une réussite que dans la ville d'Anvers. Du fait de son caractère régional et des possibilités limitées d'achat des tickets (uniquement par le biais des sociétés de transports en commun), ce système ne peut pas encore atteindre les résultats escomptés.

L'ASBL Sebackion achète des chèques-taxi aux compagnies de taxi et les distribue aux jeunes lors de sorties. Cette initiative repose uniquement sur le bénévolat et n'est organisée qu'à Bruxelles et à Anvers.

Nous estimons que le recours aux taxis pourrait permettre aux jeunes de se rendre aux discothèques et d'en revenir en toute sécurité. L'utilisation du taxi n'est toutefois pas encore ancrée dans les habitudes de larges couches de la population. Le prix d'une course en taxi atteint en effet assez rapidement des sommes considérables.

Le coût d'une course en taxi n'est généralement supportable que s'il peut être partagé. Le prix d'une course en taxi est notamment fonction du fait que l'utilisateur doit payer pour les trajets que le taxi effectue sans passagers. La présente proposition de loi vise à encourager l'utilisation du taxi. On pourrait à cet effet réduire le prix d'une course en obligeant les pouvoirs publics à supporter une partie de son coût. Par ailleurs, si les taxis étaient utilisés plus fréquemment, le prix standard pourrait diminuer.

Aussi proposons-nous d'instaurer une espèce de chèque-taxi, avec différentes modalités d'utilisation.

Les jeunes pourraient obtenir un « taxi-pass » auprès de la commune où ils sont domiciliés. Celui-ci contiendrait une série de données personnelles (nom, adresse, photo récente). Le jeune aurait droit, sur présentation de ce pass, à une réduction de prix. Il devrait signer un bon indiquant le prix. La différence entre le coût réel et le montant que devrait payer le jeune serait supportée par la commune dans laquelle celui-ci aurait obtenu son pass. La commune pourrait être remboursée de cette somme par le ministère de la Mobilité et des Transports.

Nog beter is het wanneer het pasje gedigitaliseerd wordt, zodat alle gegevens automatisch kunnen worden opgeslagen en doorgegeven. De kans op verval-sing is ook veel kleiner. Dit vraagt uiteraard om een bijkomende investering van de taxivervoerders.

Daarom kan ook worden gedacht aan taxicheques. Hierbij kan de jongere bij zijn gemeente of op andere verkoopplaatsen (jeugdhuis, krantenwinkel, platenzaak) voor een vast bedrag taxicheques aankopen. Dit initiatief heeft enkel kans op slagen indien het wordt ondersteund door een grootschalige mediacampagne.

Los van de vraag of gekozen wordt voor taxicheques of een taxipas, de gemeenten spelen een sleutelrol in het slagen van dit voorstel. We vragen dus aan de gemeenten om lokaal een vervoersplan op te stellen dat rekening houdt met de bestaande uitgaansgelegenheden, het aantal jonge mensen dat deze aantrekken, op welke wijze en hoe vaak de jongeren zich verplaatsen en hoe de lokale taxibedrijven hierop bereid zijn in te spelen. Indien de gemeenten hier hun verantwoordelijkheid willen opnemen, kunnen ze na goedkeuring van het afgesloten samenwerkingsconvenant door de minister bevoegd voor Mobiliteit hiervoor beroep doen op de financiële middelen van de bevoegde minister.

De voordelen zijn bekend. De jongeren moeten zich niet meer zelf in het verkeer begeven. Het voorstel biedt ook een oplossing voor de hoge verzekeringspremies die voor jongeren te duur zijn, zeker in het geval dat zij nog studeren. Tenslotte wordt rekening gehouden met de uitgaanspatronen van de jeugd van vandaag.

Aan dit systeem moeten uiteraard een aantal voorwaarden worden gekoppeld. Enkel jongeren tussen 16 en 26 jaar kunnen gebruikmaken van een taxicheque. Bovendien is zo een cheque enkel geldig in de stille uren. Bedoeld wordt de uren waar geen openbaar vervoer beschikbaar is. Een denkbare tijdspanne is tussen 22.00 uur en 06.00 uur. Rekening houdende met de lokale context kunnen lichte afwijkingen worden toegelaten. Daarnaast moet de af te leggen afstand worden begrensd tot 40 kilometer.

Dit voorstel heeft uiteraard budgettaire consequenties. Op federaal niveau zullen uiteraard middelen moeten worden gezocht. Dit zullen in de eerste plaats ei-

L'idéal serait que la carte soit numérisée, de manière à ce que toutes les données puissent être stockées et transmises automatiquement. Le risque de falsification serait aussi nettement moins élevé. Cette numérisation requerrait évidemment un investissement supplémentaire de la part des entreprises de taxis.

Aussi pourrait-on également envisager d'instaurer des chèques-taxi. Le jeune pourrait acheter auprès de son administration communale ou dans d'autres points de vente (maison de jeunes, librairie, magasin de disques), par exemple, dix chèques-taxi pour un montant forfaitaire. Cette initiative n'aura des chances d'aboutir que si elle est soutenue par une campagne médiatique de grande envergure.

Indépendamment de la question du choix entre des chèques-taxi et un taxi-pass, les communes joueront un rôle-clé dans le succès de cette proposition. Nous leur demandons donc d'établir un plan de transport local prenant en compte les lieux de divertissement existants, le nombre de jeunes qui les fréquentent, les modes de transport utilisés par ces jeunes, la fréquence de leurs déplacements et la mesure dans laquelle les sociétés de taxis sont disposées à participer au système. Si elles veulent prendre leurs responsabilités dans ce domaine, les communes pourront faire appel aux moyens financiers proposés par la ministre ayant la mobilité dans ses attributions, après approbation par celle-ci du contrat de coopération.

Les avantages de cette formule sont connus : les jeunes ne seront plus des acteurs de la circulation. La proposition permettra également de résoudre le problème posé par la hauteur des primes d'assurance, que les jeunes ne sont pas à même de payer, *a fortiori* s'ils sont encore aux études. Enfin, la proposition tient compte des habitudes et comportements observés chez les jeunes d'aujourd'hui lors de leurs sorties.

Il faut bien entendu assortir ce système d'un certain nombre de conditions. Seuls les jeunes âgés de seize à vingt-six ans pourraient bénéficier de chèques-taxi. Ces derniers ne seraient en outre valables que pendant les heures où il n'y a plus de transports publics. On pourrait penser à la tranche horaire allant de 22 heures à 6 heures, de légers écarts pouvant être tolérés pour tenir compte du contexte local. La distance devrait en outre être limitée à 40 kilomètres.

Il va de soi que cette proposition n'est pas sans conséquences sur le plan budgétaire. Un fonds budgétaire doit en effet être créé au niveau fédéral, fonds

gen middelen zijn. We willen echter wijzen op het terugverdieneffect zowel materieel als op menselijk vlak.

Minder jongeren op de baan tijdens de weekends kan leiden tot minder ongevallen, minder menselijke drama's, minder zwaargewonden en revaliderenden. Ook de maatschappelijke kost van het aantal verkeersdoden is enorm. Alleen al de dodelijke ongevallen betekenen een kostenplaatje van 1,5 miljard euro¹.

Minder ongevallen betekent ook minder verzekeringsrisico's voor de verzekeringsbedrijven. In overleg met de Beroepsvereniging voor verzekeringsondernemingen (BVVO) kan misschien een bijdrage worden bepaald. De gewesten, provincies en gemeenten kunnen eveneens een bijdrage leveren. Daarnaast zou het initiatief kunnen gesponsord worden door bijvoorbeeld drankproducenten, discotheekuitbaters, enzovoort. Taxi's kunnen een valabel alternatief zijn voor belbussen en kunnen de inzet van grote energieverbruikende bussen met op stille uren slechts een handvol passagiers verminderen. Er zijn dus tal van samenwerkingsmogelijkheden met de verschillende gewesten mogelijk. De uiteindelijke kostprijs mag voor de jongere niet te hoog zijn. Ons streefdoel is om de gemiddelde prijs van een taxirit, 10 euro in stedelijke gebieden en 15 euro in landelijke gebieden, te halveren.

Omwille van de dringende noodzaak het aantal weekendongevallen terug te dringen, verdient het aanbeveling voorliggend wetsvoorstel zo snel mogelijk in werking te laten treden. Na een zekere tijdspanne kan worden gepeild naar het succes van de taxicheque. Indien het systeem gebruiksvriendelijk genoeg is, kan op langere termijn worden gedacht aan een verdere uitbreiding naar ander bevolkingsgroepen (ouderen, gehandicapten, enzovoort).

De burger verlangt dat de overheid op vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid het voortouw neemt. Dit kan niet door enkel de repressie op te drijven. Voorliggend voorstel situeert zich bewust in de preventieve sfeer en wil de mogelijke rol van de taxi's hierin aanmoedigen. Indien jongeren goedkoop de taxi kunnen gebruiken, zullen ze minder snel aangewezen zijn op eigen vervoer en dus minder risico lopen om in een ongeval betrokken te raken. Een budgettaire inspanning van de overheid kan de verkeersveiligheid, zeker wat de weekendperiodes betreft, verhogen zonder hierbij steeds te vervallen in nog meer controles (die even-

pour lequel il faudra bien entendu prévoir des moyens. Dans un premier temps, il s'agira de moyens propres. Mais nous tenons à attirer l'attention sur les retombées positives tant en termes matériels qu'en termes humains. La présence moins nombreuse de jeunes sur les routes le week-end pourrait réduire le nombre d'accidents, de drames humains, de blessés graves et de personnes en revalidation. Le coût social du nombre de tués dans la circulation est, lui aussi, énorme. À eux seuls, les accidents mortels représentent un coût de 1,5 milliard d'euros¹.

Une réduction du nombre d'accidents entraîne également une réduction des risques d'assurance pour les entreprises d'assurances. Une contribution à l'alimentation du fonds pourrait être prévue en concertation avec l'UPEA. Les régions, les provinces et les communes pourraient également verser une contribution. Par ailleurs, l'initiative pourrait être sponsorisée, par exemple, par des producteurs de boissons, des exploitants de discothèques, etc. Les taxis peuvent offrir une alternative valable aux bus à la demande et limiter l'utilisation de bus, gros consommateurs d'énergie, qui, en heures creuses, ne transportent que quelques passagers seulement. Les possibilités de coopération avec les différentes régions sont donc nombreuses. Le coût final à supporter par le jeune ne peut être trop élevé. Notre objectif consiste à réduire de moitié le prix moyen d'une course de taxi, qui s'élève à 10 euros en région urbaine et à 15 euros en région rurale.

Vu l'urgence de réduire le nombre d'accidents qui se produisent le week-end, il s'indique de veiller à ce que la présente proposition de loi puisse entrer en vigueur dans les meilleurs délais. Après un certain laps de temps, le succès du chèque-taxi pourra être évalué. Si le système se révèle suffisamment convivial, son extension à d'autres catégories de la population (les personnes âgées, les handicapés, etc.) peut être envisagée à plus long terme.

En matière de mobilité et de sécurité routière, le citoyen attend des autorités qu'elles prennent l'initiative. Renforcer la seule répression n'est pas la bonne solution. La présente proposition de loi porte volontairement sur le volet préventif et vise à promouvoir le rôle potentiel des taxis en la matière. Si les jeunes peuvent prendre un taxi à moindres frais, ils en seront moins souvent réduits à utiliser leur propre moyen de transport et risqueront dès lors moins d'être impliqués dans un accident. En fournissant un effort budgétaire, l'autorité peut améliorer la sécurité routière, plus particulièrement les week-ends, sans retomber sans cesse

¹ Cf. Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid: verslag van het begeleidingscomité aan de stuurgroep blz. 8 – 13 november 2001.

¹ Cf. États généraux de la Sécurité routière : rapport du Comité d'accompagnement au Comité de pilotage, p. 8 – 13 novembre 2001.

zeer extra middelen vergen!) of zware verkeersboetes. Ze stuurt een positief signaal uit; biedt een alternatief en maakt dat ouders minder ongerust hoeven te zijn over de vraag of hun zoon of dochter wel veilig thuis zal geraken.

Georges LENSSEN (VLD)
Ludo VAN CAMPENHOUT (VLD)

dans l'augmentation des contrôles (qui requièrent également des moyens supplémentaires) ou recourir à de lourdes amendes en matière de roulage. La présente proposition envoie un signal positif, offre une alternative et permet aux parents de se faire moins de souci quant au retour de leur fils ou de leur fille en toute sécurité à la maison.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Er wordt voorzien in een tegemoetkoming voor taxi-cheques.

Personen van 16 tot en met 26 jaar kunnen deze cheques gebruiken als betaalmiddel in taxi's gedurende het weekend.

De Koning bepaalt de nadere regels inzake:

1° het bedrag van de tegemoetkoming van de overheid in de taxikosten;

2° de wijze van verdeling van de cheques;

3° de tijdstippen waarop de cheques kunnen worden gebruikt;

4° de maximale afstanden waarvoor de cheques kunnen worden gebruikt.

Art. 3

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum.

22 oktober 2002

Georges LENSSEN (VLD)
Ludo VAN CAMPENHOUT (VLD)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Il est instauré une intervention pour les chèques-taxi.

Les personnes âgées de seize à vingt-six ans peuvent utiliser ces chèques comme moyen de paiement dans les taxis durant le week-end.

Le Roi fixe les modalités relatives :

1° au montant de l'intervention des autorités dans les frais de taxi ;

2° à la répartition des chèques ;

3° aux moments où ces chèques peuvent être utilisés ;

4° aux distances maximales pour lesquelles ces chèques peuvent être utilisés.

Art. 3

La présente loi entre en vigueur à la date fixée par le Roi.

22 octobre 2002