

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1980-1981

15 JANUARI 1981

WETSONTWERP

houdende oprichting
van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Een van de basisprincipes van het op 20 november 1958 afgesloten Schoolpact is het beginsel van de « vrije keuze », met andere woorden het recht van de ouders om de aard van opvoeding voor hun kinderen te kiezen en om over een school naar hun keuze op een redelijke afstand te beschikken.

In het stelsel van de wet van 29 mei 1959 tot wijziging van sommige bepalingen van de onderwijswetgeving, zoals zij oorspronkelijk gesteld was, had de gewaarborgde vrije keuze betrekking op het confessioneel en op het niet-confessioneel onderwijs (art. 4).

Voor wat betreft het niet-confessioneel onderwijs was de Staat verplicht, op verzoek van een (door de Koning vastgelegd) aantal ouders die op een redelijke afstand (vastgesteld door de Koning) geen school vinden waarvan ten minste twee derden van het personeel houder is van een diploma van het niet-confessioneel onderwijs :

- hetzij een Rijksschool of afdeling van een Rijksschool te openen;
- hetzij de kosten van het vervoer naar zulke school of afdeling op zich te nemen;
- hetzij een bestaande niet-confessionele vrije school in de subsidieregeling op te nemen.

Deze beschikking werd behouden met dien verstande dat het cijfer van twee derden van het personeel door de wet van 11 juli 1973 op drie vierden gebracht werd.

Voor wat betreft het confessioneel onderwijs was de Staat verplicht, op verzoek van hetzelfde aantal ouders die op dezelfde afstand geen school vinden waarvan tenminste twee derden (drie vierden sedert de wet van 11 juli 1973) van het personeel houder is van een diploma van het confessioneel onderwijs, een bestaande confessionele school in de subsidieregeling op te nemen. Wanneer een dergelijke school niet bestond binnen een redelijke afstand was de Staat er niet toe gehouden de kosten van het vervoer op zich te nemen.

Chambre des Représentants

SESSION 1980-1981

15 JANVIER 1981

PROJET DE LOI

portant création
du Service national de transport scolaire

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'une des bases fondamentales du Pacte scolaire conclu le 20 novembre 1958 est le principe dit « du libre-choix », c'est-à-dire le droit des parents de choisir le type d'éducation de leurs enfants, et de disposer à une distance raisonnable d'une école correspondant à leur choix.

Dans le système de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement, telle qu'elle était rédigée initialement, le libre-choix garanti portait sur l'enseignement confessionnel et l'enseignement non-confessionnel (art. 4).

Pour l'enseignement non-confessionnel, à la demande d'un certain nombre de parents (fixé par le Roi) qui ne trouvent pas à une distance raisonnable (fixée par le Roi) une école dont au moins les deux tiers du personnel sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement non-confessionnel, l'Etat devait :

- soit ouvrir une école d'Etat ou une section d'école d'Etat;
- soit assumer les frais de transport vers une telle école ou section;
- soit admettre aux subventions une école libre non-confessionnelle existante.

Cette disposition a été maintenue, moyennant modification du chiffre de deux-tiers du personnel, qui a été porté à trois-quarts par la loi du 11 juillet 1973.

Pour l'enseignement confessionnel, à la demande du même nombre de parents ne trouvant pas à la même distance une école dont les deux-tiers (trois-quarts depuis la loi du 11 juillet 1973) du personnel sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement confessionnel, l'Etat devait admettre aux subventions une école confessionnelle existante. S'il n'existait à une distance raisonnable une telle école, l'Etat ne devait pas assumer les frais de transport.

Het protocol tot herziening van het Schoolpact, afgesloten op 4 april 1973, stelt het principe van de oprichting van een Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer die de verantwoordelijkheid zal dragen voor het vervoer van de leerlingen van alle netten onder dezelfde voorwaarden en volgens dezelfde criteria.

Dit principe werd wettelijk bekrachtigd door artikel 2 van de wet van 14 juli 1975 dat de wijziging inhield van artikel 4 van de wet van 29 mei 1959.

Deze beschikking legt aan de Staat de verplichting op, in de reeds vermelde omstandigheden

— hetzij een bestaande confessionele vrije school in de subsidieregeling op te nemen;

— hetzij het vervoer te waarborgen naar een dergelijke school of afdeling door middel van een Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer.

Overeenkomstig de bepalingen van de wet wordt bij elk Ministerie van Nationale Opvoeding en Cultuur een Dienst voor Leerlingenvervoer opgericht, die belast is met het vervullen van de verplichtingen van de Staat inzake het vervoer naar de niet-confessionele, de confessionele en de pluralistische vrijekeuze-scholen. Dit transport moet gemeenschappelijk zijn en moet voor al deze scholen onder dezelfde voorwaarden, volgens dezelfde criteria en in overleg met de betrokken inrichtende machten georganiseerd worden.

Tenslotte bepaalt artikel 4 zoals gewijzigd, dat de juridische vorm en de beheersmodaliteiten van deze diensten bij een afzonderlijke wet zullen geregeld worden.

Door onderhavig wetsontwerp wordt in de schoot van het Hoofdbestuur van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Nederlandse Cultuur en van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Franse Cultuur een Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer opgericht.

Met het oog op de rationalisatie en de coördinatie van het vervoer wordt eveneens voorzien in de oprichting van gedeconcentreerde diensten.

De diensten voor Leerlingenvervoer zijn belast met het kosteloos verzekeren van het vervoer van leerlingen naar « vrije-keuze-scholen » in de betekenis van artikel 4 van de Schoolpactwet. Zij verzekeren eveneens vervoer voor andere leerlingen mits naleving van bepaalde voorwaarden en mits betaling van de vervoerprijs.

De organisatie van het gemeenschappelijk leerlingenvervoer zal geleidelijk geschieden, rekening gehouden met :

— de noodzaak van overleg inzake rationalisatie van de reisroutes en de besparingen hieruit voortvloeiend; het opvolgen door de dienst van de commerciële uitbating van de lijnen zal eveneens een betere beheersing van de uitgaven mogelijk maken;

— de budgettaire mogelijkheden.

Tenslotte wordt, met het oog op de gelijkheid tussen alle onderwijsnetten en tussen de onderwijsvormen van elke aard, bij iedere, zij het centrale of gedeconcentreerde dienst voor leerlingenvervoer, een raadgevende commissie opgericht.

Verder werd uitdrukkelijk overeengekomen tijdens de bespreking in het Parlement van de wet van 14 juli 1975, dat er een voldoende gelijktijdigheid zou bestaan tussen de inwerkingtreding van de rationalisatieplannen enerzijds en de inrichting van het leerlingenvervoer anderzijds.

De Ministers van Nationale Opvoeding hebben dan ook onderhavig wetsontwerp voorgelegd aan de Nationale Schoolpactcommissie die het in haar vergaderingen van 23 en 30 juli 1980 heeft goedgekeurd.

Le protocole de revision du pacte scolaire, conclu le 4 avril 1973, pose le principe de la création d'un service national de transports scolaires chargé d'assumer la responsabilité du transport des élèves de tous les réseaux dans les mêmes conditions et selon les mêmes critères.

C'est l'article 2 de la loi du 14 juillet 1975 qui a donné à ce principe une consécration légale, par une modification de l'article 4 de la loi du 29 mai 1959.

Cette disposition donne à l'Etat, dans les conditions précitées, l'obligation

— soit d'admettre aux subventions une école libre confessionnelle existante;

— soit d'assumer le transport vers une telle école ou section par l'intermédiaire d'un Service national de transport scolaire.

Aux termes de la loi, un Service national de transport scolaire est créé auprès de chaque Ministère de l'Education nationale et de la Culture, afin d'assumer les obligations de l'Etat en matière de transport vers les écoles de libre-choix, non-confessionnelles, confessionnelles et pluralistes. Ce transport doit être commun et s'organiser pour toutes les écoles dans les mêmes conditions, suivant les mêmes critères et en concertation avec les pouvoirs organisateurs concernés.

Enfin, l'article 4, tel qu'il a été modifié, prévoit qu'une loi distincte réglera la forme juridique et les modalités de gestion de ces services.

Le présent projet institue un service de transport scolaire au sein de l'administration centrale du Ministère de l'Education nationale et de la Culture française et du Ministère de l'Education nationale et de la Culture néerlandaise.

Dans un souci de rationalisation et de coordination des transports, la création de services déconcentrés est également prévue.

Les services de transport scolaire ont l'obligation d'assurer le transport gratuit des élèves vers les écoles « de libre-choix » au sens de l'article 4 de la loi dite du pacte scolaire. Ils prennent également en charge le transport d'autres élèves moyennant le respect de certaines conditions et la rémunération du transport.

La mise en place du transport scolaire en commun interviendra progressivement compte tenu :

— de la nécessité de concertation en matière de rationalisation des trajets et des économies que celle-ci doit entraîner; le suivi par le service d'exploitation commerciale des trajets permettra aussi de maîtriser les dépenses;

— des possibilités budgétaires.

Enfin, dans le souci de l'égalité de tous les réseaux d'enseignement et des enseignements de tous les caractères, auprès de chaque service de transport scolaire, central ou déconcentré, est instituée une commission consultative.

Par ailleurs, il se conçoit, comme en ont expressément convenu les parlementaires lors de la discussion de la loi du 14 juillet 1975, de réaliser une simultanéité suffisante entre la mise en œuvre des plans de rationalisation d'une part et l'organisation du transport scolaire d'autre part.

Les Ministres de l'Education nationale ont donc soumis l'actuel projet de loi à la Commission nationale du Pacte scolaire qui, en ses séances des 23 et 30 juillet 1980, l'a approuvé.

Dit is het doel van het ontwerp dat U door de Regering ter goedkeuring wordt voorgelegd.

ONTLEDING VAN DE ARTIKELEN

Artikel 1

In de schoot van het Hoofdbestuur van de beide Ministeries van Nationale Opvoeding wordt een Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer opgericht. Deze keuze wordt verantwoord door de aanwezigheid in de departementen van Nationale Opvoeding van ambtenaren die sinds 1958 belast zijn met het vervullen van de verplichtingen van de Staat op het gebied van vrije-keuzevervoer ten opzichte van de ouders die een niet-confessionele school kiezen. Op deze wijze wordt de aanwerving van nieuwe personeelsleden beperkt. Gedeconcentreerde diensten, waarvan de gebiedsomschrijving zal worden vastgelegd bij koninklijk besluit, worden eveneens opgericht. Zij zijn nodig ten einde tegemoet te komen aan plaatselijke toestanden en een beheer te verzekeren dat dicht bij de gebruiker staat.

Art. 2

Dit artikel omschrijft het begrip leerlingenvervoer dat, voor de toepassing van dit wetsontwerp, enkel betrekking heeft op de zogenaamde ophaaldiensten, met uitsluiting van het intern vervoer, met andere woorden met uitsluiting van alle vervoer dat betrekking heeft op de schoolactiviteiten.

Het vertrekpunt van het leerlingenvervoer is de plaats waar de leerling effectief instapt en niet zijn woonplaats. Deze wordt wel in aanmerking genomen voor het berekenen van de « redelijke afstand » die als maatstaf dient voor het vrije-keuzevervoer.

Art. 3

Als criterium voor de respectieve bevoegdheid van de twee centrale diensten geldt de ligging van de school in een bepaald taalgebied.

Voor de 19 gemeenten van het arrondissement Brussel-Hoofdstad wordt deze bevoegdheid bepaald door de onderwijstaal.

Art. 4

Hier wordt nader ingegaan op de taken van de diensten voor leerlingenvervoer. Zij treden enkel op daar waar de diensten van openbaar vervoer niet beantwoorden aan de behoeften.

De eerste paragraaf heeft betrekking op het vervoer naar de zogenaamde « vrije-keuze-scholen ».

Overeenkomstig artikel 4 van de wet van 29 mei 1959 gaat het hier om het vervoer naar de dichtstbijgelegen niet-confessionele, confessionele of pluralistische school, voor zover de ouders de gekozen studierichting in zulke school niet vinden op een redelijke door de Koning te bepalen afstand. De bedoelde afstanden werden vastgelegd door het koninklijk besluit van 14 maart 1960. Het vrije-keuzevervoer is kosteloos.

De tweede paragraaf machtigt de diensten tot het verzekeren van het zogeheten « faciliteitsvervoer », m.a.w. het vervoer van leerlingen van wie de woonplaats gelegen is op een afstand die kleiner is dan de redelijke afstand vastgesteld door de Koning. Met het oog op de rationalisatie

Tel est l'objet du projet que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1

Un service de transport scolaire est créé au sein de l'Administration centrale de chacun des Ministères de l'Education nationale. Ceci se justifie par la présence dans les départements de l'Education nationale de fonctionnaires assurant depuis 1958 les obligations de l'Etat en matière de transport de libre-choix, envers les parents choisissant une école non-confessionnelle. De cette façon, l'engagement de nouveau personnel sera réduit. Des services déconcentrés, dont la répartition territoriale sera déterminée par arrêté royal, sont également institués. Ils sont nécessaires pour rencontrer les situations locales et assurer une gestion proche des utilisateurs.

Art. 2

Cet article définit la notion de transport scolaire, qui, au sens du présent projet de loi, vise uniquement ce que l'on entend communément par « ramassage scolaire », à l'exclusion des transports réputés « internes », c'est-à-dire ceux qui sont liés aux activités des écoles.

Le point de départ du transport scolaire est le lieu réel d'embarquement de l'élève et non son domicile, celui-ci n'entrant en considération que pour la détermination de la « distance raisonnable » qui sert de référence pour le transport de libre-choix.

Art. 3

Le critère déterminant la compétence respective des deux services centraux est la localisation de l'école dans une région caractérisée par sa langue.

Pour les 19 communes de l'arrondissement de Bruxelles-Capitale, cette compétence est fixée selon la langue de l'enseignement.

Art. 4

La mission des services de transport scolaire est précisée ici. Leur compétence ne s'exerce que s'il n'existe pas de transport public répondant aux besoins.

Le premier paragraphe concerne le transport vers les écoles dites « de libre-choix ».

Conformément à l'article 4 de la loi du 29 mai 1959, cette dernière notion vise le transport vers l'école non-confessionnelle, confessionnelle ou pluraliste la plus proche, pour autant qu'il n'existe pas une telle école, correspondant à l'orientation d'études choisie, à une distance raisonnable fixée par le Roi. Les distances visées ont été déterminées par l'arrêté royal du 14 mars 1960. La gratuité est assurée pour le transport de libre-choix.

Le second paragraphe autorise les services à assurer les transports habituellement qualifiés « de commodité », c'est-à-dire visant le transport des élèves dont le domicile est situé à une distance inférieure à la distance raisonnable fixée par le Roi. En outre, dans le souci de rationalisation

van de trajecten mag daarenboven het bedoelde vervoer slechts uitgevoerd worden voor zover de leerling de dichtstbijgelegen niet-confessionele, confessionele of pluralistische school bezoekt en de school niet binnen een redelijke tijd en voldoende veilig kan bereiken. Voor de beoordeling van deze laatste voorwaarde moet rekening gehouden worden met de plaatselijke specifieke problemen.

Onder dezelfde voorwaarden mag het vervoer verzekerd worden naar de dichtstbijgelegen « niet-classificeerbare » school. Hiermee worden bedoeld de scholen waarvan het onderwijs niet kan beschouwd worden als hebbende een bepaald karakter volgens het criterium van artikel 4 van de wet van 29 mei 1959. Daarenboven mag het faciliteitenvervoer naar een dergelijke school slechts uitgevoerd worden wanneer op kortere afstand van de woonplaats van de leerling de vrije keuze bepaald in hogervermeld artikel 4 niet verzekerd is hetzij door een pluralistische school, hetzij door een confessionele en een niet-confessionele school. Tenslotte is op het niveau van het secundair onderwijs, met uitzondering van het buitengewoon onderwijs, het behoren van de niet-classificeerbare school tot een scholengemeenschap vereist.

De prijs van het « faciliteitenvervoer » wordt vastgesteld volgens het tarief van de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen.

Art. 5

Dit artikel somt de taken op die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de opdracht van de centrale en de gedeconcentreerde diensten. Ook na de coördinatie van de zones zullen de taken nog omvangrijk zijn zowel op het vlak van de permanente aanpassing van de reisroutes in overleg met de inrichtende machten als op dat van de zo belangrijke beheersing van de uitbatingkosten.

Art. 6

Bij elk van de centrale en gedeconcentreerde diensten voor leerlingenvervoer wordt een raadgevende commissie opgericht waarvan de opdracht in dit artikel vastgelegd wordt. De gemotiveerde adviezen van de raadgevende commissies worden uitgebracht bij een drie vierde meerderheid. Indien één van de gedeconcentreerde raadgevende commissies geen advies kan uitbrengen met de vereiste meerderheid, dan is het advies van de centrale raadgevende commissie vereist.

Wanneer het de centrale raadgevende commissie is die er niet in slaagt een advies uit te brengen met de vereiste drie vierde meerderheid, is de Minister ertoe gehouden de zaak voor te leggen aan de Ministerraad alvorens een beslissing te nemen. Hetzelfde geldt wanneer de Minister meent te moeten afwijken van het advies van de centrale raadgevende commissie.

Anderzijds heeft de vertegenwoordiger van de Minister van Verkeerswezen onder meer tot taak, na te gaan of in de bedoelde zone geen openbaar vervoer bestaat, dat aan de behoeften beantwoordt. Zo dit wel het geval blijkt te zijn, wordt het probleem voorgelegd aan de in Raad vergaderde Ministers.

Art. 7

De rationalisatie van het leerlingenvervoer is een ingewikkelde opdracht die bemoeilijkt wordt door de grote diversiteit van de plaatselijke noodwendigheden. Bij de werking van de diensten voor leerlingenvervoer kunnen zich gevallen voordoen die niet voorzien zijn in hun opdracht zoals bepaald in artikel 4.

de trajets, lesdits transports ne pourront se réaliser que si l'élève fréquente l'école non-confessionnelle, confessionnelle ou pluraliste la plus proche, et s'il ne peut atteindre l'école dans un temps raisonnable et une sécurité suffisante. Cette dernière condition sera appréciée en tenant compte des problèmes spécifiques locaux.

Dans les mêmes conditions, le transport peut être assuré vers l'école « non catégorisable », la plus proche. Sont visées ici les écoles dont l'enseignement ne peut être considéré comme appartenant à un caractère déterminé selon le critère prévu à l'article 4 de la loi du 29 mai 1959. De plus, le transport « de commodité » vers une telle école ne se réalise que dans le cas de non-existence, à une distance moindre du domicile de l'élève, soit d'une école pluraliste, soit à la fois d'une école confessionnelle et d'une école non-confessionnelle, susceptible(s) d'assurer le libre-choix au regard dudit article 4; par ailleurs, l'appartenance de l'école non catégorisable à un centre d'enseignement est requise au niveau de l'enseignement secondaire, l'enseignement spécial excepté.

Le prix de transport de « commodité » correspondra à celui qui est fixé dans le tarif de la Société nationale des Transports vicinaux.

Art. 5

Les tâches indispensables à l'exécution de la mission des services centraux et déconcentrés sont énumérées par cet article. Précisons que, après coordination des zones, les tâches resteront importantes au point de vue tant de l'adaptation permanente des trajets en concertation avec les pouvoirs organisateurs que, et que c'est essentiel, de la maîtrise des coûts d'exploitation.

Art. 6

Une commission consultative est instituée auprès de chacun des services de transport scolaire, central et déconcentré. Sa mission est définie par cet article. Les avis motivés des commissions consultatives sont émis à la majorité des trois-quarts de voix. Si cette majorité ne peut être atteinte par une commission consultative déconcentrée, l'avis de la commission consultative centrale est requis.

Si, par contre, c'est la commission centrale qui ne parvient pas à émettre un avis à la majorité des trois-quarts, le Ministre compétent a l'obligation de saisir le Conseil des Ministres avant de prendre une décision. Il en est de même si le Ministre estime ne pas devoir se conformer de la commission consultative centrale.

Par ailleurs, le représentant du Ministre des Communications aura pour tâche, entre autre, de vérifier que dans la zone considérée, il n'existe pas de transport public répondant aux besoins. S'il s'avérait qu'il en est autrement, la question serait soumise aux Ministres réunis en Conseil.

Art. 7

La rationalisation des transports scolaires est une œuvre complexe et soumise à la grande diversité des nécessités locales. Il se pourrait que le fonctionnement des services de transport scolaire fasse apparaître des cas non prévus dans leur mission, telle qu'elle est définie à l'article 4.

Artikel 7 geeft aan de Minister machtiging om af te wijken van de voorwaarden van artikel 4 voor zover de kostprijs van de organisatie van het vervoer daardoor vermindert en de dienstverlening daardoor verbetert. Voor dergelijke afwijkingen is echter een eenparig voorstel van de bevoegde raadgevende commissie vereist.

Art. 8

De samenstelling en de werking van de raadgevende commissies worden vastgelegd door de Koning overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.

Zijn erin vertegenwoordigd de inrichtende machten, de ouderverenigingen, alsmede met raadgevende stem, de Minister van Verkeerswezen. De hoofdzakelijk technische taak van deze laatste bestaat erin te waken over de eerbiediging van de reglementering inzake transport.

Bij de samenstelling van de commissies zal ervoor gezorgd worden dat noch de leden die het confessioneel onderwijs, noch de leden die het niet-confessioneel onderwijs vertegenwoordigen over de meerderheid beschikken. Voor het voorzitterschap en het ondervoorzitterschap wordt tevens een beurtregeling voorzien tussen de vertegenwoordigers van deze twee strekkingen.

De voorzitter, de ondervoorzitter, de effectieve en de plaatsvervangende leden worden op voordracht van de bevoegde Minister door de Koning benoemd.

Art. 9

De wet van 29 mei 1959 zoals gewijzigd, belast de diensten voor leerlingenvervoer met het vervullen van de verplichtingen van de Staat inzake leerlingenvervoer en bepaalt dat dit transport gemeenschappelijk zal zijn en zal georganiseerd worden onder dezelfde voorwaarden en volgens dezelfde criteria voor de leerlingen van het confessioneel, het niet-confessioneel en het pluralistisch onderwijs.

Ten einde deze gelijkheid tussen de leerlingen te waarborgen wordt door dit artikel aan eenieder verbod opgelegd nog een ophaaldienst in te richten na de inwerkingtreding van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer. Overeenkomstig de bepalingen van het op 4 april 1973 afgesloten Protocol tot herziening van het Schoolpact zal het leerlingenvervoer als concurrentiefactor tussen de scholen worden afgeschaft.

Uiteraard geldt dit verbod enkel vanaf de oprichting van de dienst in de betrokken zone. De inrichting van het leerlingenvervoer zal slechts geleidelijk aan uitgevoerd worden. Sancties zullen worden voorzien ingeval van inbreuk op dit verbod.

Art. 10

Bij toepassing van artikel 2 van de wet van 26 april 1962 betreffende het gemeenschappelijk vervoer van de leerlingen van de onderwijsinrichtingen werd, door het koninklijk besluit van 28 juni 1962 een raadgevende commissie voor leerlingenvervoer opgericht. Deze commissie moest adviezen geven aan de Minister van Verkeerswezen die, op verzoek van de Ministers van Nationale Opvoeding, machtigingen voor leerlingenvervoer aflevert.

Dit artikel bepaalt dat voortaan de machtigingen voor leerlingenvervoer zullen afgeleverd worden door de Minister van Verkeerswezen op voorstel van de bevoegde Minister van Nationale Opvoeding.

L'article 7 autorise le Ministre compétent à déroger aux conditions de l'article 4 si de telles éventualités permettaient de réduire le coût de l'organisation du transport et d'en améliorer le service. De telles dérogations sont toutefois soumises à la nécessité d'une proposition unanime de la commission consultative compétente.

Art. 8

La composition et le fonctionnement des commissions consultatives sont réglés par le Roi, dans le respect des dispositions du présent article.

Les pouvoirs organisateurs et les organisations de parents concernés y sont représentés, ainsi que, mais avec voix consultative, le Ministre des Communications. Le rôle de ce dernier, essentiellement technique, consiste à veiller au respect de la réglementation relative aux transports.

L'on veillera, dans la composition des commissions, à ce que ni les membres qui représentent l'enseignement confessionnel, ni ceux qui représentent l'enseignement non-confessionnel n'y disposent de la majorité. Une alternance des représentants de ces deux enseignements sera également assurée pour la présidence et la vice-présidence.

Président, vice-président, membres effectifs et suppléants sont nommés par le Roi, sur proposition du Ministre compétent.

Art. 9

La loi du 29 mai 1959, telle qu'elle a été modifiée, confie aux services de transport scolaire le soin d'assumer les obligations de l'Etat en la matière, en précisant que ce transport sera commun et sera organisé selon les mêmes critères et sous les mêmes conditions pour les élèves des enseignements confessionnel, non-confessionnel et pluraliste.

C'est en vue de garantir cette égalité des élèves que le présent article interdit à quiconque d'organiser un service de ramassage scolaire à partir de l'entrée en fonction du Service national de Transport scolaire. Conformément aux termes du Protocole de révision du Pacte scolaire, conclu le 4 avril 1973, le transport scolaire de ramassage sera éliminé en tant qu'élément de concurrence entre les écoles.

Ajoutons que cette interdiction n'intervient qu'au moment de la mise en place du service dans la zone considérée. En effet, la mise en place du transport scolaire ne se réalisera d'évidence, que progressivement. Des sanctions seront prévues en cas d'infraction.

Art. 10

Une commission consultative des transports scolaires a été créée par l'arrêté royal du 28 juin 1962, en application de l'article 2 de la loi du 26 avril 1962 relative au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement. Cette commission était chargée de donner des avis au Ministre des Communications, à l'intervention des Ministres de l'Education nationale.

Le présent article prévoit que dorénavant, les autorisations de transport scolaire seront délivrées par le Ministre des Communications sur proposition du Ministre de l'Education nationale compétent.

Art. 11

Om de hierboven uiteengezette reden voorziet artikel 11 van onderhavig ontwerp in de opheffing van artikel 2 van de wet van 26 april 1962.

De Minister van Nationale Opvoeding,

W. CALEWAERT

*De Minister van de Vlaamse Gemeenschap
en Adjunct voor Nationale Opvoeding,*

G. GEENS

De Minister van Nationale Opvoeding,

Ph. BUSQUIN

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 26e november 1980 door de Minister van Nationale Opvoeding (N.) verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende oprichting van de Nationale Dienst voor leerlingenvervoer », heeft de 28e november 1980 het volgend advies gegeven :

Binnen de korte termijn die hem is toegemeten, moet de Raad van State zich tot de volgende opmerkingen beperken :

Dadelijk na de goedkeuring van artikel 59bis, § 2, van de Grondwet, dat is zodra de grondwetswijziging van 24 december 1970 in werking was getreden, werd het leerlingenvervoer beschouwd als een van de bestanddelen van de onderwijsaangelegenheid, dat verband hield met de schoolvrede en derhalve onder de bevoegdheid van de nationale wetgever viel krachtens de uitzondering, door 2o van die paragraaf op de algemene bevoegdheid van de Cultuurraden gelegd. Dat is de reden waarom de eerste bepalingen betreffende het leerlingenvervoer die na 1970 zijn vastgesteld, bij de wet van 14 juli 1975 en niet door middel van decreten tot stand zijn gekomen.

Het lijdt dus geen twiifel dat het ontwerp, wegens zijn inhoud, onder de bevoegdheid van de nationale wetgever valt.

*

Aanhef

De eerste twee alinea's moeten vanzelfsprekend vervallen.
Naar het advies van de Raad van State behoeft niet te worden verwezen daar het als bijlage van het ontwerp zal worden gedrukt.

Onderzoek van de artikelen

Artikel 3

Dichter aansluitend bij de gebruikelijke terminologie leze men in het eerste lid : « ... en voor de scholen van de 19 gemeenten van het arrondissement Brussel-Hoofdstad, waarvan de onderwijstaal het Frans is. » ; in het tweede lid gebruike men een soortgelijke formule.

Artikel 4

Onder 3o en 4o van paragraaf 2 worden alternatieve voorwaarden gesteld. Beide nummers zouden derhalve tot een enkel moeten worden samengevoegd; de tekst die thans onder 4o staat moet dan beginnen met de woorden : « of, bij ontstentenis daarvan ... ».

Art. 11

Pour la raison précisée ci-dessus, l'article 11 du présent projet prévoit l'abrogation de l'article 2 de la loi du 26 avril 1962.

Le Ministre de l'Education nationale,

W. CALEWAERT

*Le Ministre de la Communauté flamande
et Adjoint à l'Education nationale,*

G. GEENS

Le Ministre de l'Education nationale,

Ph. BUSQUIN

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisie par le Ministre de l'Education nationale (N.), le 26 novembre 1980, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet de loi « portant création du Service national de transport scolaire », a donné le 28 novembre 1980 l'avis suivant :

Dans le bref délai qui lui a été imparti, le Conseil d'Etat doit se borner à formuler les observations suivantes :

Dès l'approbation de l'article 59bis, § 2, de la Constitution, c'est-à-dire dès l'entrée en vigueur de la modification constitutionnelle du 24 décembre 1970, le transport scolaire a été considéré comme l'un des éléments de la matière de l'enseignement, qui touchait à la paix scolaire et qui relevait, par conséquent, de la compétence du législateur national en vertu de l'exception portée par le 2o de ce paragraphe à la compétence générale des Conseils culturels. C'est la raison pour laquelle les premières dispositions relatives du transport scolaire prises postérieurement à 1970 l'ont été par la loi du 14 juillet 1975 et non par des décrets.

Il ne fait donc aucun doute que, par son objet, le projet entre dans la compétence du législateur national.

*

Préambule

Les deux premiers alinéas doivent évidemment être supprimés.
L'avis du Conseil d'Etat ne doit pas être visé puisque cet avis sera imprimé en annexe au projet.

Examen des articles

Article 3

Il serait plus conforme à la terminologie usuelle d'écrire, à l'alinéa 1er : « ... ainsi que pour les écoles des 19 communes de l'arrondissement de Bruxelles-Capitale dont la langue d'enseignement est le français. » et, à l'alinéa 2, d'utiliser une formule semblable.

Article 4

Les 3o et 4o du paragraphe 2 énoncent des conditions alternatives. Il y aurait donc lieu de fondre ces deux numéros en un seul en introduisant le texte de l'actuel 4o par les mots : « ou, à défaut, ... ».

In de tekst onder 4^o van dezelfde paragraaf 2 zou de — niet zeer gelukkige — term « niet-classificeerbare » in de tekst zelf en niet alleen in de memorie van toelichting omschreven moeten worden.

De volgende omschrijving wordt voorgesteld: « de school die krachtens haar karakter niet kan worden ingedeeld bij een van de categoriën bedoeld in de artikelen 2, vierde lid, en 4, tweede lid, van de wet van 29 mei 1959 tot wijziging van sommige bepalingen van de onderwijswetgeving ... ».

De « scholengemeenschap » zou moeten worden omschreven ofwel in het ontwerp zelf ofwel, bij voorkeur, in het ontwerp waarover het advies n^o L. 13. 774/2 is gegeven.

Artikel 6

In paragraaf 2 dient te worden gelezen: « artikel 5 » in plaats van « artikel 4 ».

Het tweede lid van paragraaf 3 kan beter als volgt worden gelezen:

« Indien een gedeconcentreerde raadgevende commissie er niet in slaagt een advies uit te brengen met de vereiste meerderheid, wordt het advies uitgebracht door de centrale raadgevende commissie. »

De Franse tekst van paragraaf 4 is niet in overeenstemming met de Nederlandse. Hij zou er beter bij aansluiten indien hij werd gereedged als volgt:

« Lorsque la commission consultative centrale n'est pas parvenue à formuler une proposition à la majorité requise ou lorsque le Ministre souhaite s'écarter des propositions de la commission consultative centrale, il ne prend de décision qu'après en avoir référé au Conseil des Ministres. »

Artikel 7

Dit artikel is niet zeer bevattelijk geschreven.

Het zou in de volgende lezing beter beantwoorden aan de bedoeling die in de memorie van toelichting te kennen gegeven is:

« Op eenparig voorstel van een raadgevende commissie en zonder dat hij de Nationale Dienst voor leerlingenvervoer kan ontslaan van het vervullen van zijn wettelijke taken, kan de Minister van het bepaalde in artikel 4 afwijken om de kostprijs van de organisatie van het vervoer te verlagen en de dienstverlening te verbeteren. »

Artikel 8

Paragraaf 1 beantwoordt niet ten volle aan de algemene economie van het artikel; de overige paragrafen van het artikel beperken immers 's Konings bevoegdheid ter zake van de samenstelling en de werkwijze van de commissies.

De volgende tekst wordt voorgesteld:

« Binnen de grenzen van de hiernavolgende bepalingen regelt de Koning de samenstelling en de werkwijze van de commissies bedoeld in artikel 6 en benoemt hij de leden van die commissies. »

De bedoeling van de Regering in paragraaf 3 lijkt te zijn, de verplichting op te leggen om de raadgevende commissies op paritaire grondslag samen te stellen. Aangezien in de bepaling echter geen sprake is van de scholen die artikel 4 « niet-classificeerbare scholen » noemt, kan men zich afvragen wat er van de gewenste pariteit terechtkomt als die scholen geacht moeten worden mede onder de voorzieningen van de paragrafen 2 en 3 te vallen of, omgekeerd, als die paragrafen zo moeten worden verstaan dat niet in enige vertegenwoordiging van die scholen wordt voorzien.

De eerste volzin van het derde lid van paragraaf 4 is dubbelzinnig: hij zou zo kunnen worden geïnterpreteerd dat de vergaderingen om de beurt door de vertegenwoordiger van het niet-confessioneel en door de vertegenwoordiger van het confessioneel onderwijs worden voorgezeten. De tekst zou duidelijker zijn indien werd gelezen:

« De voorzitter wordt beurtelings uit de vertegenwoordigers van het niet-confessioneel en uit de vertegenwoordigers van het confessioneel onderwijs benoemd. »

In de Franse tekst van paragraaf 5 moet, overeenkomstig de Nederlandse, worden gelezen: « ... un membre du personnel du Service ... ».

Au 4^o du même paragraphe 2, l'expression « non catégorisable », outre qu'elle est peu heureuse, devrait être définie dans le texte lui-même et non pas seulement dans l'exposé des motifs.

Il est proposé de la définir comme suit: « l'école non susceptible d'être, selon son caractère, rattachée à l'une des catégories visées par les articles 2, alinéa 4, et 4, alinéa 2, de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement ... ».

Le « centre d'enseignement » devrait être défini soit dans le projet lui-même, soit de préférence dans le projet qui fait l'objet de l'avis n^o L. 13.774/2.

Article 6

Au paragraphe 2, il y a lieu de lire: « ... aux 2^o, 3^o, 4^o et 5^o de l'article 5 ».

L'alinéa 2 du paragraphe 3 serait mieux rédigé comme suit:

« Si une commission consultative déconcentrée ne parvient pas à émettre un avis à la majorité requise, l'avis est émis par la commission consultative centrale. »

Le texte français du paragraphe 4 ne concorde pas avec le texte néerlandais. Il suivrait mieux ce dernier dans la rédaction suivante:

« Lorsque la commission consultative centrale n'est pas parvenue à formuler une proposition à la majorité requise ou lorsque le Ministre souhaite s'écarter des propositions de la commission consultative centrale, il ne prend de décision qu'après en avoir référé au Conseil des Ministres. »

Article 7

Tel qu'il est rédigé, cet article est peu compréhensible.

Il serait plus conforme aux intentions exprimées par l'exposé des motifs dans la rédaction suivante:

« Sur proposition unanime d'une commission consultative et sans pouvoir dispenser le Service national de transport scolaire de l'accomplissement de ses missions légales, le Ministre peut déroger ... (la suite comme au projet) »

Article 8

Le paragraphe 1^{er} ne répond pas entièrement à l'économie générale de l'article, les autres paragraphes de celui-ci limitant les pouvoirs du Roi en matière de composition et de fonctionnement des commissions.

Le texte suivant est proposé:

« Dans les limites des dispositions qui suivent, le Roi règle la composition et le fonctionnement des commissions visées à l'article 6 et en nomme les membres. »

L'intention du Gouvernement paraît être, au paragraphe 3, d'imposer la composition paritaire des commissions consultatives. Toutefois, comme la disposition ne fait pas allusion aux écoles que l'article 4 qualifie de « non catégorisables », on peut se demander ce qu'il advient de la parité souhaitée si ces écoles doivent être comprises dans les prévisions des paragraphes 2 et 3 ou, à l'inverse, s'il faut comprendre ces paragraphes en ce sens qu'aucune représentation de ces établissements n'est prévue.

La première phrase de l'alinéa 3 du paragraphe 4 est équivoque puisqu'elle pourrait être interprétée en ce sens que les séances sont alternativement présidées par le représentant de l'enseignement non confessionnel et par le représentant de l'enseignement confessionnel. On écrirait plus clairement:

« Le président est nommé alternativement parmi les représentants de l'enseignement non confessionnel et parmi les représentants de l'enseignement confessionnel. »

Dans le texte français du paragraphe 5, il faut lire, conformément au texte néerlandais: « ... un membre du personnel du Service ... ».

Artikel 9

De eerste volzin van het artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

« Niemand mag nog een dienst voor leerlingenvervoer in de zin van deze wet organiseren in een door de Nationale Dienst bediende zone, zodra er door die Dienst in zodanig vervoer wordt voorzien. »

De opdracht van bevoegdheid welke de tweede volzin aan de Koning verleent, is in te algemene bewoordingen geformuleerd om aanvaardbaar te zijn. Enerzijds wordt niet gezegd van welke aard de voorgenomen sancties zijn; anderzijds zou de wetgever, indien het, zoals mag worden verondersteld, om strafrechtelijke sancties gaat, op zijn minst het maximum van de straffen moeten aangeven.

De kamer was samengesteld uit

De heren : P. Tapie, kamervoorzitter,

J. Ligot en P. Knaepen, staatsraden,

Mevrouw : M. Van Gerrewey, toegevoegd griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. Tapie.

Het verslag werd uitgebracht door de heer A. Mercenier, auditeur.

De Griffier,

De Voorzitter,

M. VAN GERREWEY,
Toegevoegd griffier.

P. TAPIE

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Ministers van Nationale Opvoeding en van Onze Minister van de Vlaamse Gemeenschap en Adjunct voor Nationale Opvoeding en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUTEN WIJ :

Onze Ministers van Nationale Opvoeding en Onze Minister van de Vlaamse Gemeenschap en Adjunct voor Nationale Opvoeding zijn belast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers, het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1

In de schoot van het Hoofdbestuur van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Franse Cultuur en in de schoot van het Hoofdbestuur van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Nederlandse Cultuur wordt een Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer opgericht.

Ten behoeve van elk van deze diensten worden gedeconcentreerde diensten opgericht.

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt onder leerlingenvervoer verstaan uitsluitend het vervoer van de leerlingen

Article 9

La première phrase de l'article serait mieux rédigée comme suit :

« Aucun service de transport scolaire au sens de la présente loi ne pourra plus être organisé par quiconque dans une zone desservie par le Service national, dès que pareil transport y sera assuré par ce Service. »

La délégation donnée au Roi par la deuxième phrase est exprimée en termes trop généraux pour qu'elle soit admissible. D'une part, la nature des sanctions envisagées n'est pas précisée; d'autre part, il s'agit, comme on peut le supposer, de sanctions pénales, il conviendrait que le législateur indique au moins le maximum des peines.

La chambre était composée de

Messieurs : P. Tapie, président de chambre,

J. Ligot et P. Knaepen, conseillers d'Etat,

Madame : M. Van Gerrewey, greffier assumé.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. Tapie.

Le rapport a été présenté par M. A. Mercenier, auditeur.

Le Greffier,

Le Président,

M. VAN GERREWEY,
Greffier assumé.

P. TAPIE

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Nos Ministres de l'Education nationale et de Notre Ministre de la Communauté flamande et Adjoint à l'Education nationale et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres de l'Education nationale et Notre Ministre de la Communauté flamande et Adjoint à l'Education nationale sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont le texte suit :

Article 1

Un Service de Transport scolaire est créé au sein de l'Administration centrale du Ministère de l'Education nationale et de la Culture française et au sein de l'Administration centrale du Ministère de l'Education nationale et de la Culture néerlandaise.

Pour les besoins de chacun de ces services, des services déconcentrés sont créés.

Art. 2

Il y a lieu d'entendre par transport scolaire, au sens de la présente loi, uniquement le transport des élèves au départ

van de ophaalplaatsen naar de school en omgekeerd. Elk ander leerlingenvervoer wordt als intern vervoer beschouwd en valt niet onder toepassing van deze wet.

Art. 3

De Dienst voor Leerlingenvervoer behorend tot het Ministerie van Nationale Opvoeding en Franse Cultuur is bevoegd voor de scholen die in het Frans of het Duits taalgebied gelegen zijn en voor de scholen van de 19 gemeenten van het arrondissement Brussel-Hoofdstad, waarvan de onderwijstaal het Frans is.

De Dienst voor Leerlingenvervoer behorend tot het Ministerie van Nationale Opvoeding en Nederlandse Cultuur is bevoegd voor de scholen die in het Nederlands taalgebied gelegen zijn en voor de nederlandstalige scholen gelegen in de 19 gemeenten van het arrondissement Brussel-Hoofdstad.

Art. 4

§ 1. Elke Dienst voor Leerlingenvervoer is belast met het kosteloos verzekeren, volgens de voorwaarden en de modaliteiten door de Koning te bepalen voor zover er geen passend openbaar vervoer bestaat, van het vervoer van leerlingen naar de dichtstbijgelegen niet-confessionele, confessionele of pluralistische school, voor zover de ouders de gekozen studierichting in zulke school niet vinden op een afstand bepaald in toepassing van artikel 4 van de wet van 29 mei 1959.

§ 2. De Diensten verzekeren eveneens vervoer voor niet onder § 1 bedoelde leerlingen, voor zover :

- 1° er geen passend openbaar vervoer bestaat;
- 2° de leerling de school niet binnen een redelijke tijd en voldoende veilig te voet of per fiets kan bereiken;
- 3° de leerling school loopt in de dichtstbijgelegen confessionele, niet-confessionele, pluralistische onderwijsinstelling;
- 4° de leerling de dichtstbijgelegen niet-classificeerbare school bezoekt, behalve wanneer op kortere afstand de vrije keuze verzekerd is hetzij door een pluralistische school, hetzij door een confessionele en een niet-confessionele school. De niet-classificeerbare secundaire school moet dan echter tot een scholengemeenschap behoren.

Onder niet classificeerbare school dient verstaan de school die krachtens haar karakter niet kan worden ingedeeld bij een van de categorieën bedoeld in de artikelen 2, vierde lid, en 4, tweede lid, van de wet van 29 mei 1959 tot wijziging van sommige bepalingen van de onderwijswetgeving.

De leerlingen die gebruik maken van dit faciliteitsvervoer betalen de vervoerprijs volgens het tarief van de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen.

Art. 5

Ter uitvoering van hun opdracht vervullen de centrale en de gedeconcentreerde diensten de taken die door de Koning worden bepaald. Deze omvatten onder meer :

- 1° het opstellen en coördineren van de reglementering;
- 2° de rationalisering van het vervoer, het vastleggen van de reisroutes, het vaststellen van de behoeften;
- 3° de organisatie van het overleg en van de coördinatie tussen de schoolnetten;

des points d'embarquement vers l'école et inversement. Tous autres transports d'élèves sont réputés internes; ils sont exclus du champ d'application de la présente loi.

Art. 3

Le Service de Transport scolaire appartenant au Ministère de l'Education nationale et de la Culture française est compétent pour les écoles situées dans les régions de langue française ou de langue allemande ainsi que pour les écoles des 19 communes de l'arrondissement de Bruxelles-Capitale dont la langue d'enseignement est le français.

Le Service de Transport scolaire appartenant au Ministère de l'Education nationale et de la Culture néerlandaise est compétent pour les écoles situées dans la région de langue néerlandaise et pour les écoles néerlandophones des 19 communes de l'arrondissement de Bruxelles-Capitale.

Art. 4

§ 1. Chacun des services de transport scolaire est chargé, aux conditions et selon les modalités à fixer par le Roi et à défaut de transport public répondant aux besoins d'assurer le transport gratuit des élèves vers l'école non confessionnelle, confessionnelle ou pluraliste la plus proche, pour autant que les parents ne trouvent pas l'orientation d'études choisie dans une telle école, située à une distance prévue à l'article 4 de la loi du 29 mai 1959.

§ 2. Les services prennent en charge des élèves non visés au § 1 du présent article pour autant :

- 1° qu'il n'existe aucun transport public répondant aux besoins;
- 2° que l'élève ne puisse atteindre l'école à pied ou à vélo, dans un temps raisonnable et avec une sécurité suffisante;
- 3° que l'élève fréquente l'école la plus proche d'enseignement confessionnel, non confessionnel ou pluraliste;
- 4° que l'élève fréquente l'école non catégorisable la plus proche, excepté si le libre-choix est assuré à une distance moindre du domicile de l'élève, soit par une école pluraliste, soit par une école confessionnelle et une école non confessionnelle. L'école secondaire non catégorisable doit appartenir à un centre d'enseignement.

Il faut entendre par école non catégorisable l'école non susceptible d'être, selon son caractère, rattachée à l'une des catégories visées par les articles 2, alinéa 4, et 4, alinéa 2, de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement.

Les élèves qui utilisent ce transport de commodité acquittent le montant fixé dans le tarif de la Société nationale des Transports vicinaux.

Art. 5

Pour l'exécution de leur mission les services centraux et déconcentrés remplissent les tâches fixées par le Roi. Celles-ci comprennent notamment :

- 1° l'élaboration et la coordination de la réglementation;
- 2° la rationalisation du transport, la fixation des itinéraires, la détermination des besoins;
- 3° l'organisation de la concertation et de la coordination entre les réseaux scolaires;

4° de organisatie van de begeleiding der leerlingen;
5° de voorbereiding, het onderzoek en het behandelen van de vervoerdossiers.

Art. 6

§ 1. Elk van de centrale en van de gedeconcentreerde diensten wordt bijgestaan door een raadgevende commissie.

§ 2. De gedeconcentreerde raadgevende commissies maken hun adviezen betreffende de in 2°, 3°, 4° en 5° van artikel 5 van deze wet bedoelde punten over aan iedere gedeconcentreerde dienst, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek.

§ 3. De centrale raadgevende commissies maken hun adviezen en voorstellen betreffende het algemeen beleid inzake leerlingenvervoer aan de bevoegde Minister van Nationale Opvoeding over, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek.

Indien een gedeconcentreerde raadgevende commissie er niet in slaagt een advies uit te brengen met de vereiste meerderheid, wordt het advies uitgebracht door de centrale raadgevende commissie.

§ 4. De Minister van Nationale Opvoeding neemt slechts een beslissing na beroep op de Ministerraad hetzij zo de centrale raadgevende commissie er niet in geslaagd is met de vereiste meerderheid een voorstel te doen, hetzij zo de vertegenwoordiger van de Minister van Verkeerswezen zich tegen het voorstel heeft verzet, hetzij zo hij wenst af te wijken van de voorstellen van de centrale raadgevende commissie.

Art. 7

Op eenparig voorstel van een raadgevende commissie en zonder dat hij de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer kan ontslaan van het vervullen van zijn wettelijke taken, kan de Minister van het bepaalde in artikel 4 afwijken om de kostprijs van de organisatie van het vervoer te verlagen en de dienstverlening te verbeteren.

Art. 8

§ 1. De samenstelling en de werking van de commissies vermeld in artikel 6 worden vastgesteld door de Koning, die de leden ervan benoemt.

§ 2. De centrale en gedeconcentreerde raadgevende commissies zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de ouderverenigingen en van de inrichtende macht van de instellingen die van het vervoer genieten georganiseerd door de Dienst. In deze raadgevende commissies is de Minister van Verkeerswezen eveneens vertegenwoordigd met raadgevende stem.

§ 3. Elk van de raadgevende commissies is dusdanig samengesteld dat noch de leden die het confessioneel onderwijs, noch de leden die het niet-confessioneel onderwijs vertegenwoordigen over de meerderheid beschikken.

§ 4. De effectieve en de plaatsvervangende leden van de raadgevende commissies worden op voordracht van de bevoegde Minister voor een periode van vier jaar door de Koning benoemd. Deze mandaten zijn hernieuwbaar.

Op de voordracht van de bevoegde Minister van Nationale Opvoeding benoemt de Koning een voorzitter en een ondervoorzitter onder de effectieve leden van elke raadgevende commissie, en dit voor een termijn van twee jaar.

4° l'organisation de l'accompagnement des élèves;
5° la préparation, l'examen et le traitement des dossiers du transport.

Art. 6

§ 1. Chacun des services centraux et déconcentrés est assisté d'une commission consultative.

§ 2. Les commissions consultatives déconcentrées transmettent à chaque service déconcentré, d'initiative ou à sa demande, leurs avis sur les questions visées aux 2°, 3°, 4° et 5° de l'article 5.

§ 3. Les commissions consultatives centrales transmettent au Ministre de l'Education nationale compétent, d'initiative ou à sa demande, leurs avis et propositions relatifs à la politique générale des transports scolaires.

Si une commission consultative déconcentrée ne parvient pas à émettre un avis à la majorité requise, l'avis est émis par la commission consultative centrale.

§ 4. Le Ministre de l'Education nationale ne prend de décision qu'après en avoir référé au Conseil des Ministres soit sur les questions que les Commissions consultatives centrales ne sont pas parvenues à régler à la majorité requise, sur les propositions auxquelles le représentant du Ministre des Communications s'est opposé, ou soit s'il souhaite s'écarter des propositions de ces commissions.

Art. 7

Sur la proposition unanime d'une commission consultative et sans pouvoir dispenser le Service national de transport scolaire de l'accomplissement de ses missions légales, le Ministre peut déroger aux dispositions de l'article 4 afin de réduire le coût de l'organisation du transport et d'en améliorer le service.

Art. 8

§ 1. La composition et le fonctionnement des commissions visées à l'article 6 sont réglés par le Roi qui en nomme les membres.

§ 2. Les commissions consultatives centrales et déconcentrées sont composées des représentants des pouvoirs organisateurs des établissements et des organisations de parents des élèves qui bénéficient du transport organisé par le service. Le Ministre des Communications y est, en outre, représenté avec voix consultative.

§ 3. Chacune des commissions consultatives est composée de manière telle que ni les membres qui représentent l'enseignement non confessionnel, ni les membres qui représentent l'enseignement confessionnel n'y disposent de la majorité.

§ 4. Les membres effectifs et suppléants des commissions consultatives sont nommés par le Roi sur la proposition du Ministre compétent, pour un terme de quatre ans. Leur mandat est renouvelable.

Sur proposition du Ministre de l'Education nationale compétent, le Roi nomme un président et un vice-président parmi les membres effectifs de chaque commission consultative, pour un terme de deux ans.

De voorzitter wordt beurtelings uit de vertegenwoordigers van het niet-confessioneel en uit de vertegenwoordigers van het confessioneel onderwijs benoemd.

Ingeval de voorzitter het niet-confessioneel onderwijs vertegenwoordigt, dan vertegenwoordigt de ondervoorzitter het confessioneel onderwijs en omgekeerd.

§ 5. Het secretariaat van elk van deze raadgevende commissies wordt waargenomen door een personeelslid van de Dienst voor Leerlingenvervoer.

§ 6. De gemotiveerde adviezen van de raadgevende commissies worden binnen door de Koning te bepalen termijnen met een drie vierde meerderheid uitgebracht.

Art. 9

Niemand mag nog een dienst voor Leerlingenvervoer in de zin van deze wet organiseren in een door de Nationale Dienst bediende zone, zodra er door die Dienst in zodanig vervoer wordt voorzien. De Koning zal de nodige sancties bepalen die zullen worden toegepast ingeval van inbreuk op dit verbod.

Art. 10

De voorlopige en definitieve machtigingen voor leerlingenvervoer worden door de Minister van Verkeerswezen slechts afgeleverd op voorstel van de bevoegde Minister van Nationale Opvoeding.

Art. 11

Artikel 2 van de wet van 26 april 1962 betreffende het gemeenschappelijk vervoer van de leerlingen van de onderwijsinrichtingen wordt opgeheven.

Gegeven te Motril, 7 januari 1981.

BOUDEWIJN

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Nationale Opvoeding,

W. CALEWAERT

*De Minister van de Vlaamse Gemeenschap
en Adjunct voor Nationale Opvoeding,*

G. GEENS

De Minister van Nationale Opvoeding,

Ph. BUSQUIN

Le président est nommé alternativement parmi les représentants de l'enseignement non confessionnel et parmi les représentants de l'enseignement confessionnel.

Lorsque le président représente l'enseignement non confessionnel, le vice-président représente l'enseignement confessionnel et vice versa.

§ 5. Le secrétariat de chacune des commissions consultatives est assuré par un membre du personnel du Service de Transport scolaire.

§ 6. Les avis motivés des commissions consultatives sont émis, dans les délais à fixer par le Roi, à la majorité des trois quart des voix.

Art. 9

Aucun service de transport scolaire au sens de la présente loi ne pourra plus être organisé par quiconque dans une zone desservie par le Service national, dès que pareil transport y sera assuré par ce Service. Le Roi déterminera les sanctions nécessaires qui seront appliquées en cas d'infraction.

Art. 10

Les autorisations provisoires et définitives de transport scolaire ne seront délivrées par le Ministre des Communications que sur la proposition du Ministre de l'Education nationale compétent.

Art. 11

L'article 2 de la loi du 26 avril 1962 relative au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement est abrogé.

Donné à Motril, le 7 janvier 1981.

BAUDOUIN

PAR LE ROI :

Le Ministre de l'Education nationale,

W. CALEWAERT

*Le Ministre de la Communauté flamande
et Adjoint à l'Education nationale,*

G. GEENS

Le Ministre de l'Education nationale,

Ph. BUSQUIN