

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1980-1981

19 MEI 1981

WETSONTWERP

houdende oprichting
van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer

AMENDEMENTEN

VOORGESTELD DOOR DE HEREN DE CROO
EN BERTOUILLE

Artikel 1

1° Het eerste lid aanvullen met wat volgt :

« en toegevoegd aan het secretariaat-generaal. »

2° Het tweede lid aanvullen met wat volgt :

« bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. »

VERANTWOORDING

De wet van 29 mei 1959 stelt inzake de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer in artikel 4, zevende alinea : « De juridische vorm en de beheersmodaliteiten van deze diensten zullen bij de wet geregeld worden ».

Over deze beheersmodaliteiten wordt evenwel in artikel 1 van het wetsontwerp niets duidelijk vermeld.

De taken van de Nationale Dienst, zoals beschreven in artikel 5 van het wetsontwerp, en hun financiële afwikkeling wijzen duidelijk op staatsuitgaven die gemeenschappelijk zullen zijn voor alle onderwijssectoren en niet te vergelijken zijn met de bestaande beroelagingsprocedures.

Waar artikel 1 van het wetsontwerp bepaalt dat de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer opgericht wordt in de schoot van het Hoofdbestuur, dient verder toch gezocht te worden naar een bepaalde vorm van autonomie voor de werking van deze Nationale Dienst.

Daarom wordt voorgesteld deze Nationale Dienst als een afzonderlijke entiteit toe te voegen aan het secretariaat-generaal van het Hoofdbestuur. Aldus zou de Nationale Dienst kunnen beschikken over de bestaande infrastructuur van het Hoofdbestuur en toch over de nodige autonomie beschikken om zijn administratie aan te passen aan zijn bijzondere eigenheid.

Zie :

734 (1980-1981) :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 : Amendement.

Chambre des Représentants

SESSION 1980-1981

19 MAI 1981

PROJET DE LOI

portant création
du Service national de transport scolaire

AMENDEMENTS

PRÉSENTÉS PAR MM. DE CROO
ET BERTOUILLE

Article 1

1° Compléter le premier alinéa par ce qui suit :

« et rattaché au secrétariat général. »

2° Compléter le deuxième alinéa par ce qui suit :

« par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. »

JUSTIFICATION

La loi du 29 mai 1959, article 4, septième alinéa, prévoit, en ce qui concerne le Service national de transport scolaire, qu'« une loi distincte réglera la forme juridique et les modalités de gestion de ces services ».

L'article 1 du projet de loi ne contient toutefois aucune disposition précise concernant ces modalités de gestion.

Si l'on considère les missions du Service national, telles qu'elles sont définies à l'article 5 du projet de loi, et leurs implications financières, il apparaît clairement que les dépenses de l'Etat seront communes à tous les secteurs de l'enseignement et qu'elles ne peuvent être comparées aux modalités actuelles de subventionnement.

L'article 1 du projet prévoit que le Service national de transport scolaire est créé au sein de l'Administration centrale. Il convient toutefois de doter ce Service national d'une certaine autonomie de fonctionnement.

C'est pourquoi nous proposons de faire du Service national une entité distincte, rattachée au secrétariat général de l'Administration centrale. Le Service national pourrait disposer ainsi de l'infrastructure existante de l'Administration centrale tout en bénéficiant de l'autonomie nécessaire afin d'adapter son administration à son caractère particulier.

Voir :

734 (1980-1981) :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Amendement.

De memorie van toelichting bij het wetsontwerp vermeldt in zijn ontleiding van artikel 1 dat de gebiedsomschrijvingen van de gedeconcentreerde diensten bij koninklijk besluit zullen vastgelegd worden.

Dit is evenwel in artikel 1 van het wetsontwerp niet terug te vinden en zou dan best ook toegevoegd worden. Verder zou een dergelijke beslissing best de expliciete goedkeuring van de Ministerraad vergen zoals dit het geval is met alle belangrijke uitvoeringsbeslissingen van de schoolpactwetten.

Art. 2

De tweede volzin vervangen door wat volgt :

« Elk ander leerlingenvervoer, inbegrepen het vervoer van het internaat naar school en omgekeerd, wordt als intern vervoer beschouwd en valt niet onder de toepassing van deze wet. »

VERANTWOORDING

Artikel 2 van het wetsontwerp bepaalt het leerlingenvervoer als het vervoer van de ophaalplaats naar de school en omgekeerd. Het internaat is echter eveneens een ophaalplaats voor het dagelijks vervoer naar de school en terug. Aldus zou het vervoer van internaat naar school en omgekeerd langs de Nationale Dienst geheel of gedeeltelijk ten laste komen van de Staat. Uit de parlementaire vragen en antwoorden blijkt evenwel dat zulk vervoer beschouwd moet worden als intern vervoer en de Schoolpactcommissie wenst duidelijk alle intern vervoer te weren uit de taken van de Nationale Dienst.

In het buitengewoon onderwijs heerst momenteel verwarring over de vraag of het vervoer van internaat naar school al dan niet moet beschouwd worden als een bij de wet van 6 juli 1970 te betoelagen ophaaldienst. Omwille van de duidelijkheid en om tegengestelde interpretaties te vermijden wordt dan ook voorgesteld in artikel 2 dit soort vervoer als intern vervoer te bepalen.

Ter aanvulling van de bespreking van amendement 1 kan hier vermeld worden dat intern vervoer niet gemeenschappelijk beschouwd wordt voor verschillende inrichtende machten en overigens afzonderlijk betoelaagd of bekostigd wordt met werkingstoelagen per inrichtende macht terwijl de ophaaldiensten ingericht door de Nationale Dienst gemeenschappelijk moeten zijn en globaal betaald zullen worden rechtstreeks aan de vervoerders. Dit toont precies aan dat de Nationale Dienst en de betoelagingsdiensten voor intern vervoer (dienst werkingstoelagen en -kosten) best niet onder eenzelfde algemene directie zouden ressorteren.

Art. 3

1) In het eerste lid, op de derde regel, tussen de woorden « voor de scholen » en de woorden « die in het Frans » de woorden « die ressorteren onder de bevoegdheid van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Franse Cultuur en » invoegen.

2) In het tweede lid, op de derde regel, tussen de woorden « voor de scholen » en de woorden « die in het Nederlands » de woorden « die ressorteren onder de bevoegdheid van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Nederlandse Cultuur en » invoegen.

3) Dit artikel aanvullen met een nieuw lid, luidend als volgt :

« Om de bevoegdheid van de Diensten voor Leerlingenvervoer uit te breiden tot opleidingsvormen ingericht of betoelaagd door andere departementen dan dit van Nationale Opvoeding, zal dit dienen geregeld te worden door een bij Ministerraad overlegd koninklijk besluit. »

VERANTWOORDING

De oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer gebeurt ter uitvoering van artikel 4 van de wet van 29 mei 1959, die op haar beurt van toepassing is op alle bewaarschool, lager, middelbaar, normaal, technisch, kunst- en buitengewoon onderwijs. Dit betekent dat de ouders die hun kinderen naar scholen voor deze soorten onderwijs zenden die evenwel niet ressorteren onder het Ministerie van Nationale Opvoeding, evenzeer beroep zouden kunnen doen op

L'exposé des motifs du projet de loi précise à l'examen de l'article 1 que la répartition territoriale des services déconcentrés sera déterminée par arrêté royal.

Cette disposition ne figure toutefois pas à l'article 1 du projet de loi et il convient dès lors de l'y insérer. Il serait en outre préférable qu'une telle décision soit soumise à l'approbation expresse du Conseil des ministres ainsi que c'est le cas pour toutes les décisions importantes relatives à l'exécution des lois sur le pacte scolaire.

Art. 2

Remplacer la deuxième phrase par ce qui suit :

« Tous autres transports d'élèves, y compris le transport de l'internat à l'école et inversement, sont réputés internes; ils sont exclus du champ d'application de la présente loi. »

JUSTIFICATION

L'article 2 du projet de loi dispose qu'il y a lieu d'entendre par transport scolaire le transport au départ des points d'embarquement vers l'école et inversement. L'internat est toutefois aussi un point d'embarquement pour le transport quotidien vers l'école et inversement. Le transport de l'internat vers l'école et inversement par le Service national serait dès lors totalement ou partiellement à charge de l'Etat. Les réponses qui ont été données à des questions parlementaires montrent toutefois qu'un tel transport doit être considéré comme un transport interne et la Commission du Pacte scolaire entend exclure tous les transports internes de la mission du Service national.

Il existe actuellement dans l'enseignement spécial une certaine confusion sur la question de savoir si le transport de l'internat à l'école doit être considéré ou non comme un service de ramassage qui doit être subventionné conformément à la loi du 6 juillet 1970. Par souci de clarté et afin d'éviter les interprétations contradictoires, nous proposons de prévoir à l'article 2 que ce genre de transport est considéré comme un transport interne.

En complément à la justification de l'amendement à l'article 1, il convient de préciser que le transport interne n'est pas considéré comme étant commun à divers pouvoirs organisateurs et qu'il est d'ailleurs subventionné ou financé séparément au moyen de subventions de fonctionnement qui sont accordées par pouvoir organisateur, tandis que les services de ramassage organisés par le Service national doivent être communs et feront l'objet d'un paiement direct et global aux transporteurs. Il est ainsi démontré qu'il est préférable que le Service national et les services de subventionnement du transport interne (service des subventions et des frais de fonctionnement) ne relèvent pas de la même direction générale.

Art. 3

1) Au premier alinéa, troisième ligne, entre les mots « pour les écoles » et les mots « situées dans les régions », insérer les mots « qui relèvent de la compétence du Ministre de l'Education nationale et de la Culture française et qui sont ».

2) Au deuxième alinéa, troisième ligne, entre les mots « pour les écoles » et les mots « situées dans la région », insérer les mots « qui relèvent de la compétence du Ministère de l'Education nationale et de la Culture néerlandaise et qui sont ».

3) Compléter cet article par un nouvel alinéa libellé comme suit :

« L'élargissement de la compétence des services de transport scolaire à des types de formation organisés et subventionnés par des départements autres que celui de l'Education nationale sera réglé par voie d'arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. »

JUSTIFICATION

Le Service national de transport scolaire est créé en exécution de l'article 4 de la loi du 29 mai 1959, qui s'applique à tous les types d'enseignement gardien, primaire, moyen, normal, technique, artistique et spécial. Cela signifie que les parents qui envoient leurs enfants dans des écoles qui dispensent ces types d'enseignement mais qui ne relèvent pas du Ministère de l'Education nationale peuvent également faire appel au Service national de transport scolaire. La mesure dans la-

de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer. In hoever dergelijke ouders nu reeds al dan niet hun rechten, voorzien bij artikel 4 van de wet van 29 mei 1959, opeisen is hierbij niet ter zake.

In dergelijk geval zou het Ministerie van Nationale Opvoeding langs de Nationale Dienst om uitgaven verrichten ten bate van een ander ministerie, inrichtende macht van de betrokken school. Om dit te regelen wordt een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit voorzien.

Art. 4

1° Paragraaf 1 vervangen door wat volgt :

« § 1. Elke Dienst voor Leerlingenvervoer wordt belast met het vervullen van de verplichtingen van de Staat inzake het vervoer van leerlingen zoals bepaald in artikel 2 van onderhavige wet, en inzonderheid 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. »

VERANTWOORDING

Een koninklijk besluit, genomen ter uitvoering van een wet, kan deze wet noch uitbreiden noch beperken. Het is dan ook noodzakelijk de taak van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer op voldoende ruime wijze wettelijk te bepalen zodat :

1) hij, ook indien er passend openbaar vervoer bestaat, het recht op « gratis vrije keuzevervoer » kan inlossen bijv. door terugbetaling van de abonnements;

2) hij ook de verplichtingen van de Staat kan vervullen tegenover de ouders waarvan de kinderen buitengewoon onderwijs volgen (art. 20 van de wet van 6 juli 1970), zelfs indien deze leerlingen gebruik maken van het openbaar vervoer of zelfs indien deze leerlingen een « niet-classificeerbare » school bezoeken;

3) duidelijk de taak van deze Nationale Dienst niet verder reikt dat deze omschreven in artikel 4 van de wet van 29 mei 1959 waarin o.m. bepaald wordt dat geen kosteloos vervoer dient verzekerd te worden naar een confessionele of niet-confessionele school indien op een redelijke afstand een pluralistische school bestaat, die onder bepaalde voorwaarden ontstaan is.

2° In paragraaf 2, het eerste lid vervangen door wat volgt :

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

1) er geen passend openbaar vervoer bestaat en de leerling de school niet binnen een redelijke tijd en voldoende veilig te voet of per fiets kan bereiken, en

2) de leerling school loopt in de dichtstbijgelegen confessionele, niet-confessionele, pluralistische onderwijsinstelling of, bij ontstentenis daarvan, 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.

VERANTWOORDING

De Raad van State adviseert inzake deze paragraaf de alternatieve voorwaarden 3° en 4° van het wetsontwerp tot een enkel samen te voegen, gescheiden door de woorden « of, bij ontstentenis daarvan ». Er bestaat geen enkele reden dit advies niet te volgen.

De laatste volzin van artikel 4, § 2, 4°, van het wetsontwerp betekent concreet in samenhang met artikel 9 van hetzelfde wetsontwerp en met artikel 16 van het koninklijk besluit van 24 december 1980

quelle ces parents revendiquent ou non dès à présent leurs droits prévus à l'article 4 de la loi du 29 mai 1959 est sans importance en l'occurrence.

Dans ce cas, le Ministère de l'Education nationale effectuerait, par l'intermédiaire du Service national, des dépenses au profit d'un autre ministère, qui serait le pouvoir organisateur de l'école concernée. Un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres doit prévoir les dispositions propres à régler ce point.

Art. 4

1° Remplacer le § 1 par ce qui suit :

« § 1. Chacun des services de transport scolaire est chargé de remplir les obligations de l'Etat en matière de transport scolaire au sens de l'article 2 de la présente loi et notamment d'assurer, aux conditions et selon les modalités à fixer par le Roi et à défaut de transport public répondant aux besoins, 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. »

JUSTIFICATION

Un arrêté royal pris en exécution d'une loi ne peut ni élargir ni restreindre la portée de celle-ci. Il est dès lors nécessaire de donner une définition légale suffisamment large de la mission du Service national de transport scolaire, de manière :

1) que celui-ci puisse assurer l'exercice du droit au « transport gratuit de libre-choix », par exemple par le remboursement des abonnements, même s'il y a un moyen de transport public répondant aux besoins;

2) qu'il puisse également s'acquitter des obligations de l'Etat à l'égard des parents dont les enfants fréquentent l'enseignement spécial (art. 20 de la loi du 6 juillet 1970), même si ceux-ci utilisent les transports publics ou fréquentent une école non catégorisable;

3) que cette mission se limite à celle qui est définie à l'article 4 de la loi du 29 mai 1959, qui prévoit notamment qu'aucun transport gratuit ne doit être assuré vers une école confessionnelle ou non-confessionnelle s'il y a à une distance raisonnable une école pluraliste qui a été créée dans certaines conditions.

2° Au § 2, remplacer le premier alinéa, par ce qui suit :

« 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 et que l'élève ne puisse atteindre l'école à pied ou à vélo dans un temps raisonnable et avec une sécurité suffisante;

2) que l'élève fréquente l'école la plus proche d'enseignement confessionnel, non confessionnel ou pluraliste ou, à défaut, 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.

JUSTIFICATION

En ce qui concerne ce paragraphe, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il y aurait lieu de fonder les conditions alternatives énoncées aux 3° et 4° en un seul numéro, séparé par les mots : « ou, à défaut, ... ». Or, il n'y a aucune raison de ne pas suivre cet avis.

Il résulte concrètement de la lecture conjointe de la dernière phrase de l'article 4, § 2, 4°, du projet de loi et de l'article 9 du même projet de loi ainsi que de l'article 16 de l'arrêté royal du 24 décembre

betreffende de scholengemeenschappen, dat de grondwettelijke vrijheid van de niet classificeerbare scholen financieel beknot wordt. Deze scholen en zelfs hun ouderverenigingen of vriendenkringen worden hierdoor inzake leerlingenvervoer volledig afhankelijk gemaakt van de willekeur van de classificeerbare scholen. Dit is volledig in strijd met de memorie van toelichting bij dit wetsontwerp waar inzake artikel 9 vermeld wordt dat het leerlingenvervoer als concurrentiefactor tussen de scholen dient afgeschaft te worden. Het doet overigens vermoeden dat de vrije keuze van de ouders stilaan eerder beschouwd wordt als een verplichte keuze van een van de classificeerbare scholen. Om al deze redenen wordt voorgesteld de laatste volzin van artikel 4, § 2, 4^o, te schrappen.

Art. 5

Het 4^o weglaten.

VERANTWOORDING

De Staat voorziet momenteel geen begeleiding van de leerlingen tijdens hun vervoer, zelfs indien dit door de Staat zelf ingericht wordt voor de Rijksscholen voor gewoon onderwijs. Hij doet dit enkel voor de leerlingen van kleuter- en lager onderwijs die met rijksvoertuigen vervoerd worden en dit omwille van het feit dat in dat geval de Staat zijn eigen verzekeraar is. Er is dan ook geen enkele reden, en zeker geen budgettaire, deze toestand inzake staatsuitgaven te wijzigen. Bijkomend doet de organisatie van deze begeleiding door de Nationale Dienst problemen ontstaan inzake het statuut van dit begeleidend personeel, hun aanwerving, selectie, kwalificatie, arbeidscontract, leiding, hiërarchische overste enz.

Om de verplichtingen van de Staat inzake leerlingenvervoer niet verder uit te breiden dan de bedoeling was van de wet van 29 mei 1959 wordt dan ook voorgesteld het 4^o van artikel 5 van het wetsvoorstel te schrappen. De compensatielagen, op forfaitaire basis, voor de begeleiding tijdens het vervoer van leerlingen uit het buitengewoon onderwijs, kan behouden worden op basis van artikel 4, § 1 (verplichtingen van de Staat inzake leerlingenvervoer). Deze betoelaging gebeurt overigens ook momenteel op basis van verantwoordingsstukken rechtstreeks aan de inrichtende macht ter compensatie van gedane uitgaven.

Indien het 4^o van artikel 5 niet geschrapt wordt, dient in elk geval een gemotiveerde raming gemaakt te worden van de hierdoor te verwachten meeruitgave voor de Staat.

Art. 9

De tweede volzin vervangen door wat volgt :

« Voor de gesubsidieerde scholen zal de Koning de procedure en de modaliteiten vaststellen die, ingeval van inbreuk op dit verbod, aanleiding geven tot de gehele of gedeeltelijke inhouding of terugbetaling van de subsidies van de lopende maar ook van voorbije schooljaren. »

Voor de niet gesubsidieerde scholen zullen inbreuken op het verbod gesanctioneerd worden per overtreding met geldboeten van 100 F tot 1 000 F of vervangende gevangenisstraffen van 8 dagen tot één maand. »

VERANTWOORDING

Het advies van de Raad van State bepaalt :

1. Er wordt niet gezegd van welke aard de voorgenomen sancties zijn.

Dit euvel zou, voor de gesubsidieerde scholen, kunnen opgeheven worden door inhouding van het geheel of een deel van de subsidies.

Voor de niet-gesubsidieerde scholen is dit echter niet mogelijk zodat hier de boeten en zelfs vervangende gevangenisstraffen, na advies van het Ministerie van Justitie, zouden moeten voorzien worden.

2. Het maximum van de straffen moet aangegeven worden.

In de gevallen waar een boete of een gevangenisstraf voorzien wordt, moet de wet de maxima aanduiden. Ingeval van inhouding van subsidie kan de Koning de procedure regelen.

H. DE CROO
A. BERTOUILLE

1980 concernant les centres d'enseignement que la liberté constitutionnelle des écoles non catégorisables est compromise du point de vue financier. Ces écoles et même leurs associations de parents ou leurs amicales deviennent ainsi entièrement tributaires de l'arbitraire des écoles catégorisables, ce qui est absolument contraire à l'exposé des motifs du présent projet de loi qui précise, au sujet de l'article 9, qu'il convient d'éliminer le transport scolaire de ramassage en tant qu'élément de concurrence entre les écoles. Cela donne d'ailleurs à penser que le libre-choix des parents est peu à peu plutôt considéré comme le choix obligatoire d'une des écoles catégorisables. Pour tous ces motifs, nous proposons de supprimer la dernière phrase de l'article 4, § 2, 4^o.

Art. 5

Supprimer le 4^o.

JUSTIFICATION

L'Etat ne prévoit pas actuellement l'accompagnement des élèves pendant le transport, même lorsqu'il organise lui-même ce transport pour les écoles de l'enseignement ordinaire de l'Etat. Il le fait uniquement pour les élèves de l'enseignement gardien et primaire qui sont transportés au moyen de véhicules de l'Etat, étant donné que l'Etat est alors son propre assureur. Il n'y a dès lors aucune raison, et certainement aucune raison budgétaire, de modifier cette situation en ce qui concerne les dépenses de l'Etat.

Par ailleurs, l'organisation de cet accompagnement par le Service national pose des problèmes en ce qui concerne le statut, le recrutement, la sélection, la qualification, le contrat de travail, la direction, la hiérarchie, etc., de ce personnel d'accompagnement.

Afin de ne pas étendre les obligations de l'Etat en matière de transport scolaire au-delà de ce qui était prévu dans la loi du 29 mai 1959, nous proposons de supprimer le 4^o de l'article 5 du projet de loi. Les subventions compensatoires forfaitaires pour l'accompagnement des élèves de l'enseignement spécial pendant le transport peuvent être maintenues sur base de l'article 4, § 1 (obligations de l'Etat en matière de transport scolaire). A l'heure actuelle, les subventions sont d'ailleurs versées directement au pouvoir organisateur sur base des pièces justificatives et à titre de compensation des dépenses exposées.

Si l'on ne supprime pas le 4^o de l'article 5, il faudra en tout cas établir une estimation motivée des dépenses supplémentaires qui en résulteraient pour l'Etat.

Art. 9

Remplacer la deuxième phrase par ce qui suit :

« En ce qui concerne les écoles subventionnées, le Roi déterminera la procédure et les modalités qui, en cas d'infraction à cette interdiction, entraîneront le retrait ou le remboursement intégral ou partiel des subventions de l'année scolaire en cours ainsi que des années scolaires précédentes. »

En ce qui concerne les écoles non subventionnées, les infractions à cette interdiction seront punies par infraction d'une amende de 100 F à 1 000 F ou d'un emprisonnement subsidiaire de 8 jours à un mois. »

JUSTIFICATION

Dans son avis, le Conseil d'Etat note :

1. que la nature des sanctions envisagées n'est pas précisée.

En ce qui concerne les écoles subventionnées, cette lacune pourrait être comblée en prévoyant le retrait total ou partiel des subventions.

Cette procédure ne peut s'appliquer pour les écoles non subventionnées, de sorte qu'il faudrait prévoir dans ce cas des peines d'amende et même d'emprisonnement subsidiaire après avis du Ministère de la Justice.

2. qu'il convient que le législateur indique au moins le maximum des peines.

La loi doit prévoir les maxima applicables lorsque le contrevenant est passible d'une amende ou d'un emprisonnement. Le Roi peut déterminer la procédure à respecter en cas de retrait des subventions.