

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1982-1983**

23 JUNI 1983

**Ontwerp van wet houdende oprichting van de
Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer****VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
ONDERWIJS EN DE WETENSCHAP
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE KERPEL

Inleidende uiteenzetting
door de Minister van Onderwijs (F)

Dit ontwerp werd genomen in toepassing van artikel 4 van de wet van 29 mei 1959 zoals die in 1975 werd gewijzigd.

Dit artikel bepaalt de verplichtingen van de Staat inzake de eerbiediging van de vrije keuze van de ouders tussen het confessionele, het niet-confessionele en weldra het pluralistische karakter der inrichtingen.

Deze verplichtingen kunnen als volgt samengevat worden : de Staat moet aan het kind of liever aan zijn ouders een school kunnen laten kiezen die aan de filosofische of godsdienstige keuze beantwoordt, en die op een redelijk afstand respectievelijk op 4, 12 of 20 km werd bepaald, naargelang het gaat

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Windels, voorzitter; Bock, Coen, De Bondt, de dames De Pauw-Deveene, Hanquet, de heer Lutgen, Mevr. N. Maes, de heren Noerens, Pécriaux, Seeuws, Mevr. Tyberghien-Vandenbussche, de heren Van Der Niepen, Van houtte en De Kerpel, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Doumont en Mouton.

R. A 12800

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

524 (1982-1983) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1982-1983**

23 JUIN 1983

**Projet de loi portant création du Service national
de Transport scolaire****RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'ENSEIGNEMENT
ET DE LA SCIENCE
PAR M. DE KERPEL

Exposé introductif
du Ministre de l'Education nationale (F)

Le présent projet a été élaboré en application de l'article 4 de la loi du 29 mai 1959, telle qu'elle a été modifiée en 1975.

Cet article énonce en effet les obligations de l'Etat en matière de respect du libre choix par les parents du caractère confessionnel, non confessionnel et bientôt pluraliste des établissements.

Ces obligations peuvent se résumer comme suit : l'Etat doit pouvoir laisser choisir à l'enfant, ou plutôt à ses parents, une école répondant aux options philosophiques ou religieuses, et cela à une distance raisonnable, distance qui a été fixée respectivement à 4, 12 ou 20 km selon qu'il s'agit

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Windels, président; Bock, Coen, De Bondt, Mmes De Pauw-Deveene, Hanquet, M. Lutgen, Mme N. Maes, MM. Noerens, Pécriaux, Seeuws, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Van Der Niepen, Van houtte et De Kerpel, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Doumont et Mouton.

R. A 12800

Voir :

Document du Sénat :

524 (1982-1983) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

om een bewaarschool of een lagere school, een school voor lager secundair onderwijs of het hoger secundair onderwijs.

Als het niet mogelijk is aan deze vereiste te beantwoorden moet de Staat ervoor zorgen dat het vervoer van het kind naar deze school verzekerd wordt, en in ieder geval de kosten daarvan op zich nemen.

De wet van 1975 bepaalt echter niet alleen de verplichtingen van de Staat inzake de vrije keuze, maar heeft daarenboven ook een hele infrastructuur voorzien door middel van de oprichting van een nationale dienst voor schoolvervoer binnen elk departement van Onderwijs.

Deze dienst werd voornamelijk opgericht met het oog op twee doeleinden :

- het eerste doel bestaat erin de gelijkheid tussen die onderwijsnetten, tussen alle inrichtende machten en tussen alle scholen zoveel mogelijk te verzekeren;

- het tweede doel luidt als volgt : daar de Schatkist de financiële last van het vervoer op zich neemt is het ook normaal dat de Staat dit vervoer organiseert en controleert.

Het is trouwens de reden, waarom de memorie van toelichting stelt dat deze wet geleidelijk toegepast zal worden, rekening houdend met de budgettaire mogelijkheden.

De voornoemde memorie van toelichting voorziet met het oog op besparingen in de oprichting van een zogenaamd « gemeenschappelijk » vervoer, d.w.z. een vervoer dat tegelijkertijd verscheidene schoolinrichtingen van een zelfde gemeente of van meerdere gemeenten bedient zonder onderscheid te maken tussen de netten waartoe de betrokken inrichtingen behoren.

Het komt immers niet zelden voor dat een zelfde gemeente bedient wordt door verscheidene busdiensten die nagenoeg hetzelfde traject afleggen: een bus voor de vrije school, een tweede voor de gemeenteschool en een derde voor de rijkschool.

Het is vanzelfsprekend rationeler en meer rendabel één enkele busdienst te organiseren die alle drie de scholen bedient.

Hiervoor werd in 1976 een werkgroep opgericht, belast met de voorbereiding van de coördinatie van het schoolvervoer.

De drie grote politieke strekkingen van het land zijn in deze werkgroep vertegenwoordigd, die geëxperimenteerd heeft met gemeenschappelijk vervoer en dit tot grote volvoering van de scholen.

Tijdens het schooljaar 1983-1984 zal de werkgroep vooral de nadruk leggen op het buitengewoon onderwijs waar, door coördinatie, grote besparingen mogelijk zijn. Dit wordt verklaard door het feit dat de Staat reeds sedert 1974 het kosteloze vervoer van de leerlingen uit alle schoolnetten in het buitengewoon onderwijs moet verzekeren.

de l'enseignement gardien et primaire, de l'enseignement secondaire inférieur ou de l'enseignement secondaire supérieur.

A défaut de pouvoir satisfaire à cette exigence, l'Etat doit veiller à ce que soit assuré le transport de l'élève vers cette école et, en tout cas, en assumer les frais.

Mais la loi de 1975, non contente de fixer les obligations de l'Etat en matière de libre choix, a prévu en outre la mise en place de toute une infrastructure, par la création d'un service national de transport scolaire au sein de chaque département de l'Education nationale.

Pourquoi la création de ce service ? Essentiellement dans deux buts :

- le premier but est d'assurer l'égalité la plus complète possible entre tous les réseaux d'enseignement, entre tous les pouvoirs organisateurs et entre toutes les écoles;

- le second but : dans la mesure où c'est le Trésor public qui supporte la charge financière du transport, il est normal que l'Etat en assume et en contrôle l'organisation.

C'est d'ailleurs pourquoi l'exposé des motifs dit que l'application de la loi se fera progressivement, compte tenu des possibilités budgétaires.

Ledit exposé des motifs, dans un même souci d'économie, prévoit l'organisation d'un transport dit « communautaire », c'est-à-dire desservant en même temps plusieurs établissements scolaires d'une même localité, ou de plusieurs localités, quel que soit le réseau auquel appartiennent ces établissements.

Il n'est en effet pas rare de voir dans une même commune plusieurs services de cars effectuer à peu près le même trajet, l'un desservant l'école libre, l'autre l'école communale, le troisième l'école de l'Etat.

Il est évidemment beaucoup plus rationnel et rentable de ne prévoir qu'un seul service desservant en même temps les trois écoles.

C'est dans cette optique qu'a été mise sur pied en 1976 la mission préparatoire de coordination des transports scolaires.

Celle-ci, qui est composée des trois grandes tendances politiques du pays, a mis sur pied des expériences de transports communautaires, et ce à la grande satisfaction des écoles.

Pendant l'année scolaire 1983-1984, la mission va s'attacher tout particulièrement à l'enseignement spécial, où de grosses économies peuvent être réalisées grâce à la coordination. Cela s'explique par le fait que depuis 1974 déjà, l'Etat doit assurer le transport gratuit des élèves de tous les réseaux de l'enseignement spécial.

Het huidige wetsontwerp beperkt zich echter niet tot de organisatie van een vervoer naar vrije keuze. Het schept vens faciliteiten voor de leerlingen die in een gebied wonen et minder openbaar vervoer.

Het spreekt vanzelf dat dit vervoer niet tot in het oneinge mag worden uitgebreid. Integendeel, het moet aan rengen voorwaarden beantwoorden.

Men mag niet uit het oog verliezen dat het leerlingenvervoer veel geld kost en dat de uitgaven van het departement in Onderwijs hiervoor steeds hoger worden.

Gelet op de moeilijke situatie waarin de Schatkist zich evindt, betwijfel ik of de Staat in de toekomst het kosteloze erlingenvervoer zal kunnen blijven bekostigen.

Misschien zullen de ouders zich weldra een financiële spanning moeten getroosten.

Ook het « faciliteitentransport » moet beperkt worden. e kinderen en de ouders moeten er zich absoluut rekenchap van geven dat ze zelf inspanningen moeten doen om ch met eigen middelen naar de school te begeven. Dit verst een mentaliteitsverandering bij de ouders en bij de inderen.

Inleidende uiteenzetting van de Minister van Onderwijs (N)

I. Inleiding

De Kamercommissie wijdde tijdens de huidige legislatuur eeds een 17-tal zittingen aan dit onderwerp. Veel vragen verden gesteld en veel amendementen werden ingediend. De lgemene economie van de tekst is behouden, doch er werden evoelige tekstverbeteringen aangebracht.

II. Retroacten

Het ontwerp beoogt de uitvoering van artikel 4 van de wet van 29 mei 1959, zoals gewijzigd bij de wet van 4 juli 1975 en van het protocol tot herziening van het Schoolact, afgesloten op 4 april 1973.

Het ontwerp werd op 23 en 30 juli 1980 besproken en oedgekeurd door de Nationale Schoolpactcommissie.

Op 28 november werd door de Raad van State advies uitgebracht.

Op 6 december 1980 heeft de Ministerraad beslist dat het ontwerp van wet houdende oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer ter ondertekening aan het staatshoofd mocht worden voorgelegd met het oog op de ndiening bij het Parlement.

Het werd ondertekend op 7 januari 1981.

Het ontwerp werd aangepast aan het advies van de Raad van State, en tevens werd de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen gepreciseerd i.v.m. het vermijden van « dubbel gebruik » (art. 6, § 4).

Er wordt prioriteit gegeven aan het openbaar vervoer. De dienst werkt suppletief.

Mais le présent projet de loi ne se limite pas à organiser un transport de libre choix; il organise également un transport de commodité ou de facilités offert aux élèves qui habitent une région défavorisée en transports publics.

Il est bien entendu que ce transport ne peut pas être étendu à l'infini, mais qu'il doit au contraire répondre à des conditions strictes.

Il ne faut pas perdre de vue que le transport scolaire coûte fort cher et que le budget de l'Education nationale ne fait que croître à cet égard.

Je ne sais dès lors pas si, dans les moments difficiles que vit le Trésor public, l'Etat pourra continuer à accorder la gratuité du transport aux élèves.

Peut-être un effort financier devra-t-il être consenti par les parents dans un proche avenir.

Par ailleurs, le transport de commodité devra, lui aussi, être réduit. Les enfants et les parents doivent absolument prendre conscience qu'ils doivent fournir un effort pour se rendre par leurs propres moyens à l'école. C'est une éducation, et des parents et des enfants, à refaire.

Exposé introductif du Ministre de l'Education nationale (N)

I. Introduction

Au cours de la législature actuelle, la Commission de la Chambre a déjà consacré 17 réunions à ce sujet. De nombreuses questions ont été posées et de nombreux amendements ont été déposés. L'économie générale du projet a été maintenue, bien que le texte ait été sensiblement amélioré.

II. Rétroactes

Le projet vise l'exécution de l'article 4 de la loi du 20 mai 1959, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 14 juillet 1975, et du protocole de révision du Pacte scolaire, conclu le 4 avril 1973.

Le projet a été examiné les 23 et 31 juillet 1980 et approuvé par la Commission nationale du Pacte scolaire.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 28 novembre.

Le 6 décembre 1980, le Conseil des Ministres a décidé que le projet de loi portant création d'un Service national de transport scolaire pouvait être soumis à la signature du Chef de l'Etat avant d'être déposé sur le Bureau des Chambres.

Il a été signé le 7 janvier 1981.

Le projet a été adapté à l'avis du Conseil d'Etat; en outre, la compétence du Ministre des Communications a été précisée pour éviter tout double emploi (art. 6, § 4).

Priorité est donnée aux transports publics. Le service a un caractère suppletif.

III. Inhoud van het ontwerp

Wanneer het wetsontwerp houdende oprichting van de Nationale Dienst voor leerlingenvervoer in het Parlement wordt goedgekeurd, kan een begin gemaakt worden met de sanering van het leerlingenvervoer in ons land.

Deze dienst voor leerlingenvervoer zal belast worden met het vervoer van leerlingen naar « vrije-keuzescholen » in de betekenis van artikel 4 van de Schoolpactwet. Hij zal eveneens vervoer verzekeren voor andere leerlingen met naleving van bepaalde voorwaarden en met betaling van de prijs van het openbaar vervoer (N.M.V.B.).

Het transport zal gemeenschappelijk zijn en moet voor al de scholen onder dezelfde voorwaarden, volgens dezelfde criteria en in overleg met de betrokken inrichtende machten georganiseerd worden.

Een Nationale Dienst wordt bij elke Minister van Onderwijs opgericht. De oprichting van gedeconcentreerde diensten is voorzien. De nationale of gedeconcentreerde diensten worden bijgestaan door commissies van advies die zijn samengesteld uit afgevaardigden van de onderwijsnetten en de onderwijsnormen.

IV. Belang

Jaarlijks worden door het Departement ongeveer 78 000 leerlingen vervoerd, waarvan 47 000 uit het gewoon Rijks-onderwijs en 31 000 uit het buitengewoon onderwijs (alle netten). Het Rijksonderwijs beschikt over een eigen autobuspark van 447 voertuigen. Daarnast worden 1 223 voertuigen ingezet via beroepsvervoerders.

Voor de begeleiding op de autobussen wordt per jaar een bedrag van ongeveer 53 miljoen frank besteed in het gewoon Rijksonderwijs en 48 miljoen in het buitengewoon onderwijs (alle netten).

Ook werd vastgesteld dat — alleen met de autobussen die door het onderwijsdepartement worden betaald of gesubsidieerd — dagelijks 153 000 kilometers worden gereden in het Vlaamse land. Men vergete niet dat dit vier keer de omtrek van de aardbol is.

De organisatie van het leerlingenvervoer kost jaarlijks meer dan één miljard in de Nederlandse sector. Hierbij worden nog niet de aanzienlijke bedragen medegerekend die door de gemeenten worden besteed aan het « eigen vervoer van het gemeentelijk onderwijs » en de private fondsen die het leerlingenvervoer in het vrij onderwijs moeten mogelijk maken.

V. Uitvoering

Met het oog op een geleidelijke uitvoering werd in het Vlaamse landsgedeelte begin dit jaar gestart met een viertal experimenten te Oudenaarde, Diksmuide, Olen en Boutersem. Deze worden opgevolgd door de coördinatiecommissie. De resultaten zijn gunstig.

III. Contenu du projet

Dès que le projet de loi portant création du Service national de transport scolaire sera adopté au Parlement, l'assainissement des transports scolaires dans notre pays pourra être entrepris.

Ce Service de transport scolaire sera chargé d'assurer le transport des élèves vers les écoles « de libre choix », au sens de l'article 4 de la loi du Pacte scolaire. Il assurera également le transport d'autres élèves moyennant le respect de certaines conditions et le paiement d'un prix dont le montant sera celui en vigueur dans les transports publics (S.N.C.V.).

Il s'agira d'un transport en commun ouvert à toutes les écoles aux mêmes conditions, suivant les mêmes critères et organisé de concert avec les pouvoirs organisateurs concernés.

Un service national est créé auprès de chaque Ministère de l'Education nationale. La création de services déconcentrés est prévue. Les services nationaux ou déconcentrés seront assistés par des commissions consultatives composées de délégués des réseaux d'enseignement et des formes d'enseignement.

IV. Intérêt

Chaque année, le Département assure le transport d'environ 78 000 élèves, dont 47 000 en provenance de l'enseignement ordinaire de l'Etat et 31 000 en provenance de l'enseignement spécial (tous réseaux). L'enseignement de l'Etat dispose d'un parc d'autobus comptant 447 véhicules. En outre, les transporteurs professionnels mettent 1 223 véhicules à sa disposition.

Pour l'accompagnement dans les autobus, l'enseignement ordinaire de l'Etat dépense chaque année environ 53 millions de francs, tandis que dans l'enseignement spécial (tous réseaux) ce montant s'élève à 48 millions.

On a constaté que les seuls autobus payés ou subventionnés par le département de l'Education nationale parcourent chaque jour 153 000 kilomètres dans le pays flamand : cela représente quatre fois la circonférence du globe terrestre.

L'organisation des transports scolaires coûte annuellement plus d'un milliard au secteur néerlandais, compte non tenu des montants considérables dépensés par les communes en vue d'assurer le transport des élèves de l'enseignement communal ni des fonds propres qui doivent financer les transports scolaires dans l'enseignement libre.

V. Exécution

En vue d'une mise en place progressive, quatre expériences ont été entamées au début de cette année dans la partie flamande du pays, à Audenaarde, à Dixmude, à Olen et à Boutersem. La commission de coordination les suit de près. Les résultats sont positifs.

VI. *Besluit*

Het gaat hier om een integrerend deel van de Schoolpactakkoorden van 23 en 30 juli 1980. Belangrijk is de juridische erkenning van de principiële gelijkberechtiging van alle kinderen uit alle onderwijsnetten.

De totstandkoming van een net van leerlingenvervoer over het gehele land zal om redenen van budgettaire aard en wegens de complexiteit van de problemen over een aantal jaren moeten gespreid worden.

Anderzijds moet dit ontwerp de noodzakelijke juridische basis vormen om het leerlingenvervoer grondig te rationaliseren : meer openbaar vervoer, minder kilometers en optimaal benut materiaal. Als een zone eenmaal « gerationaliseerd » is, zal parallel vervoer door gemeenten of vrije inrichtende machten of het Rijksonderwijs verboden zijn.

*
**

Algemene bespreking

Een lid stelt vast dat momenteel reeds een belangrijk aantal bussen worden ingezet voor de organisatie van de ophaal diensten van de leerlingen. Hij vraagt dat de Minister hem de volgende gegevens zou bezorgen :

— het aantal bussen per provincie op 2 januari 1983 onverdeeld voor gewoon en buitengewoon onderwijs;

— het totaal aantal afgelegde kilometers per provincie gedurende 1982 onder vermelding van het dagelijkse gemiddelde aantal vervoerde leerlingen van gewoon en buitengewoon onderwijs;

— de kosten van onderhoud, verbruik en herstellingen per provincie voor gewoon en buitengewoon onderwijs gedurende 1982;

— de terugbetalingen per provincie door de niet-recht hebbenden gedurende 1982.

Hetzelfde lid wou vernemen of de Minister de overname overweegt van bepaalde vervoercontracten afgesloten hetzij door de V.Z.W.'s, hetzij door gemeenten, en desgevallend op welke wijze en tegen welke kostprijs.

Het maakt zich ongerust over de mogelijke aankoop van bussen voor sommige Rijksscholen, hetgeen kan leiden tot een zekere publiciteit, en dit ten nadele van andere Rijksscholen.

En hij stelt de vraag wat er gaat gebeuren met de experimenten die momenteel aan de gang zijn in het gewoon onderwijs, of het leerlingenvervoer zal georganiseerd worden hetzij geregionaliseerd, hetzij provinciaal, hetzij nationaal en tenslotte welke vergoedingen vooropgesteld worden voor de begeleiding.

Een ander lid stelt zich vragen nopens de juiste draagwijdte van artikel 4 waar verwezen wordt naar de tarifiering van de N.M.V.B.

VI. *Conclusions*

Il s'agit d'une partie intégrante des accords du Pacte scolaire des 23 et 30 juillet 1980. Le point important est la reconnaissance juridique du principe de l'égalité de tous les enfants de tous les réseaux d'enseignement.

La réalisation de transports scolaires communautaires dans tout le pays devra être étalée sur plusieurs années pour des raisons budgétaires et à cause de la complexité des problèmes.

D'autre part, ce projet constituera la base juridique indispensable d'une rationalisation en profondeur des transports scolaires : davantage de transports publics, moins de kilomètres et une utilisation optimale du matériel. Dès qu'une zone sera rationalisée, les transports parallèles par les communes, les pouvoirs organisateurs libres ou l'enseignement de l'Etat seront interdits.

*
**

Discussion générale

Un membre constate qu'actuellement un nombre important de cars sont déjà utilisés pour l'organisation des services de ramassage des élèves. Il demande au Ministre de lui communiquer les données suivantes :

— le nombre de cars par province au 2 janvier 1983, d'une part, pour l'enseignement ordinaire et, d'autre part, pour l'enseignement spécial;

— le nombre total de kilomètres parcourus en 1982, par province, avec mention du nombre moyen d'élèves transportés journellement d'une part, de l'enseignement ordinaire et, d'autre part, de l'enseignement spécial;

— les frais d'entretien, de consommation et de répartition par province, d'une part, pour l'enseignement ordinaire et, d'autre part, pour l'enseignement spécial, pour l'année 1982;

— les remboursements par province par les élèves qui ont utilisé un transport « de commodité » pendant l'année 1982.

Le même membre demande au Ministre s'il entre dans ses intentions de reprendre certains contrats de transport conclus soit par les A.S.B.L., soit par les communes et, si oui, selon quelles modalités et à quel prix.

Il se dit préoccupé par l'achat éventuel de cars pour certains établissements de l'Etat, ce qui peut faire bénéficier ceux-ci d'une certaine publicité, au détriment d'autres établissements de l'Etat.

Il demande ce qu'il adviendra des expériences en cours dans l'enseignement ordinaire, si le transport scolaire sera organisé au niveau régional, provincial ou national, et, enfin, quelles seront les rémunérations pour l'accompagnement des élèves.

Un autre membre s'interroge sur la portée exacte de l'article 4 qui fait référence aux tarifs de la S.N.C.V.

Het stelt de vraag hoe deze tarifiering zal geschieden voor agglomeraties zoals Brussel waar de N.M.V.B. niet overal diensten verzekert.

Een ander lid wil weten of kwestieuze dienst dient beschouwd als een nieuwe parastatal en hoe deze dienst zal georganiseerd worden : misschien de ene zone na de andere en desgevallend tegen aanrekening van welke kostprijs ?

Nog een anderlid sluit zich aan bij de vragen gesteld nopens de kostprijs van de hele operatie en vraagt zich af of de woonkernen waar momenteel experimenten aan de gang zijn, bij voorrang zullen worden betrokken in de toepassing van deze wet.

Hetzelfde lid heeft vragen nopens de kosten van de experimenten die momenteel lopen waarbij het vaststelt dat de lopende contracten momenteel afgesloten zijn tegen sterk uiteenlopende prijzen.

Het wil ook meer te weten komen nopens de voorwaarden waarin eventueel zou worden overgegaan tot de aankoop van nieuwe bussen.

Een ander lid wenst de Minister te zien preciseren wat dient verstaan onder term « intern vervoer ».

Een ander lid stelt vast dat onderhavig wetsontwerp voortspuit uit een akkoord afgesloten binnen de Schoolpactcommissie.

Alhoewel het vragen heeft over zekere verklaringen afgelegd door kerkelijke overheden en waaraan grote ruchtbaarheid werd gegeven in de pers, blijft het lid akkoord met het wetsontwerp. Het heeft evenwel bedenkingen over de financieringsmogelijkheden van de nieuwe diensten voortspuitend uit het wetsontwerp en over de manier waarop zal worden overgegaan tot de geleidelijke toepassing.

Een ander lid verheugt zich over het feit dat dit wetsontwerp dat sinds jaren in voorbereiding is en dat destijds werd voorgelegd onder de Regering-Martens V, door de Regering wordt verdedigd.

Hetzelfde lid refereert evenwel naar de bepalingen die betrekking hebben op de prioriteit die zou gegeven worden aan de maatschappijen van openbaar vervoer liever dan een eigen vervoerdienst uit te bouwen. Het lid wenst hierbij te benadrukken dat het naar zijn mening ondenkbaar zou zijn dat men niet maximaal gebruik zou maken van de ruime mogelijkheden geboden door de openbare vervoernetten vooraleer over te gaan tot het organiseren van eigen vervoerdiensten.

Een lid vraagt zich af op welke wijze de inspraak zal verzekerd zijn zowel van de leerlingen als van de ouders bij de concrete organisatie van het leerlingenvervoer.

Een ander lid is van mening dat het project globaal kostenverhogend zal zijn en sluit zich aan bij de vragen die daaromtrent reeds gesteld werden met betrekking tot de budgettaire weerslag. Het meent dat deze operatie momenteel op het financiële vlak niet haalbaar is. Het vreest zelfs dat het project zou kunnen leiden tot de afbouw van hetgeen nu bestaat, waardoor vooral het Rijksonderwijs getroffen zou worden.

Il demande comment se fera la tarification dans des agglomérations comme celle de Bruxelles dont la S.N.C.V. ne dessert pas tous les quartiers.

Un autre membre encore demande si le service en question doit être considéré comme un nouveau parastatal et comment il sera organisé : sera-ce zone par zone, et quel sera le coût de l'opération ?

Un commissaire insiste sur les questions concernant le coût de l'opération et se demande si les localités où des expériences sont en cours, seront soumises à l'application de la loi en projet.

L'intervenant s'interroge sur le coût des expériences en cours et constate que le prix des contrats en vigueur varie fortement.

Il souhaite aussi en savoir plus sur les conditions dans lesquelles aurait éventuellement lieu l'achat de nouveaux cars.

Un autre membre demande que le Ministre précise la signification des mots « transport interne ».

Un autre membre constate que le projet de loi résulte d'un accord conclu au sein de la Commission nationale du Pacte scolaire.

Bien qu'il s'interroge sur certaines déclarations faites par les autorités ecclésiastiques, et dont la presse s'est largement fait l'écho, l'intervenant continue à approuver le projet. Il a toutefois des inquiétudes au sujet des possibilités de financement, des nouveaux services dont le présent projet de loi prévoit la création et au sujet de la manière dont se fera l'application progressive.

Un autre membre se réjouit de constater que le Gouvernement actuel défend ce projet de loi qui est en préparation depuis des années et qui a été présenté sous le gouvernement Martens IV.

Il attire toutefois l'attention sur les dispositions prévoyant que l'on choisira plutôt de recourir aux sociétés de transport public que de créer des services spéciaux de ramassage. Il souligne qu'il comprendrait mal que l'on n'exploite pas au maximum les larges possibilités offertes par les réseaux de transport public avant de procéder à l'organisation de services de transport spéciaux.

Un membre se demande comment les élèves et les parents seront associés à l'organisation concrète du transport scolaire.

Un commissaire estime que le projet global accroîtra le coût budgétaire et insiste sur les questions déjà posées à ce sujet. Il considère que cette opération est actuellement irréalisable du point de vue financier. Il craint même que le projet n'entraîne le démantèlement de ce qui existe, ce qui nuirait surtout à l'enseignement de l'Etat.

Een ander lid vraagt dat de voorrangbehandeling die tot dusver gegeven werd aan het bijzonder onderwijs bevestigd zou worden.

Een lid betreurt dat dit belangrijk ontwerp, dat in de Kamer besproken werd in 17 Commissievergaderingen, op een bijzonder summiere manier wordt afgehandeld in de Senaatscommissie.

Het stelt vast dat het ontwerp weliswaar uitgewerkt is ingevolge een akkoord in de Schoolpactcommissie, maar vreest dat wegens het feit dat het op sommige punten verder gaat dan oorspronkelijk voorzien was, gevaren oplevert voor nieuwe onevenwichten tussen de onderwijs-netten.

In die gedachtengang is het lid ongerust over het feit dat de mogelijkheid wordt overwogen een zekere bijdrage te eisen vanwege de ouders, hetgeen onmiddellijk het dubbel probleem oproept :

— eerst en vooral van de draagkracht der ouders en van de discriminaties die daaruit kunnen voortspuiten;

— vervolgens van de inplanting van de scholen waarbij op een bepaald moment rekening gehouden werd met de bijkomende verplichting of mogelijkheid het leerlingenvervoer naar verder afgelegen plaatsen te verzekeren.

In verband met de tarifiering van de vervoerkosten wordt door een lid het probleem gesteld van de uiteenlopende regeling die momenteel wordt toegepast door het Departement van Onderwijs — Franstalige zijde — waar men zich baseert op het ministerieel besluit en het departement van nationale Onderwijs — Nederlandstalige zijde — waar men, vooruitlopend op hetgeen momenteel wordt voorgesteld, reeds de tarifiering van de N.M.V.B. toepast.

Een ander lid betreurt terloops dat de beslissingen van de Schoolpactcommissie op een bijzonder discrete manier worden behandeld, hetgeen in bepaalde omstandigheden de werking van de Commissie bemoeilijkt.

Het lid illustreert zijn bewering ter zake met enkele bedenkingen nopens de juiste interpretaties van hetgeen moet verstaan worden onder pluralistisch onderwijs en betreurt in dezelfde gedachtengang dat tot dusver nog altijd geen statuut is tot stand gekomen voor het personeel van het vrij gesubsidieerd onderwijs.

Tot besluit van deze algemene bespreking verstrekken de Ministers van Onderwijs enige bijkomende informatie als antwoord op de gestelde vragen.

1. Wat betreft de kosten en het aantal vervoerde leerlingen, heeft de Kamercommissie in haar verslag uitvoerige cijfers gegeven en een onderscheid gemaakt tussen de gerationaliseerde en niet-gerationaliseerde zones, de beroepsvervoerders, de openbare buslijnen en de bussen van de Staat, het gewoon en het buitengewoon onderwijs, het vrije-keuzevervoer en het faciliteitenvervoer. Deze cijfers gelden voor het jaar 1981.

Dezelfde berekeningen zullen worden gemaakt voor 1982. Deze zullen in bijlage vermeld worden.

Un autre membre demande que l'on continue à donner la priorité à l'enseignement spécial.

Un membre déplore que ce projet important qui a fait l'objet de 17 réunions de la commission de la Chambre soit examiné de manière si superficielle par la commission du Sénat.

Il constate que si le projet a été élaboré sur la base d'un accord conclu au sein de la Commission nationale du Pacte scolaire, il n'en craint pas moins qu'il ne provoque de nouveaux déséquilibres entre les réseaux d'enseignement du fait que sur certains points, il va plus loin qu'on ne l'avait prévu initialement.

A cet égard, la possibilité que soit examinée la perception éventuelle d'une certaine contribution des parents l'inquiète, car elle soulève d'emblée un double problème :

— le premier concerne les possibilités financières des parents et les discriminations qui peuvent en résulter;

— le deuxième concerne la situation géographique des écoles : à un moment donné la possibilité a été envisagée d'assurer le transport des élèves vers des endroits éloignés.

En ce qui concerne la tarification des frais de transport, un membre soulève le problème des différences des réglementations appliquées actuellement par le Département de l'Éducation nationale — secteur français — qui se base sur un arrêté ministériel et le Département de l'Éducation nationale — régime néerlandais — qui pratique déjà le tarif S.N.C.V.

Un autre membre déplore que les décisions de la Commission nationale du Pacte scolaire aient un caractère secret, ce qui dans certaines circonstances en complique le fonctionnement.

L'intervenant en donne une illustration en émettant certaines considérations quant à l'interprétation exacte à donner à la notion d'enseignement « pluraliste » et déplore dans le même ordre d'idées qu'il n'existe toujours pas de statut du personnel de l'enseignement libre subventionné.

Pour conclure la discussion générale, les Ministres de l'Éducation nationale fournissent certains renseignements supplémentaires en réponse aux questions posées.

1. En ce qui concerne le coût du transport et le nombre d'élèves transportés, le rapport de la Commission de la Chambre a fourni des chiffres détaillés en distinguant les zones rationalisées et les zones non rationalisées, les transporteurs professionnels, les lignes d'autobus publiques et les cars de l'État, l'enseignement ordinaire et l'enseignement spécial, le transport de libre choix et le transport de commodité. Ces chiffres sont valables pour l'année 1981.

Les mêmes calculs seront effectués pour l'année 1982 et seront reproduits en annexe.

2. Nieuwe bussen zullen slechts aangekocht worden ingeval de openbare vervoermaatschappijen niet in de mogelijkheid zijn aan de behoeften te voldoen. Wat betreft de vraag gesteld naar aanleiding van artikel 4 nopens de agglomeraties waar de N.M.V.B. niet overal diensten verzekert, verklaart de Minister dat het hier uitsluitend gaat over een tarifiering per kilometer op basis van het hetgeen gangbaar is bij de N.M.V.B.

3. Inzake de inspraak bij de concrete organisatie van het leerlingenvervoer ligt het voor de hand dat de verschillende ouderverenigingen alsmede de schoolgemeenschappen hun woordje zullen meespreken in deze aangelegenheid.

4. Er is geen sprake van dat de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer het statuut zou krijgen van parastataal.

5. Op de vraag welke betekenis precies dient gehecht aan de term « intern vervoer » wordt duidelijk gesteld dat daaronder dient verstaan : alle vervoer behalve het leerlingenvervoer zoals het omschreven is in de eerste alinea van artikel 2.

6. Ingaande op de vrees geuit door een lid met betrekking tot de vrije keuze en de implicaties die onderhavig wetsontwerp daarop zou hebben, stelt de Minister dat deze vrije keuze te allen prijze zal worden geërbiedigd.

7. Het is nogal evident dat de werkzaamheden van de Schoolpactcommissie strikt vertrouwelijk worden gehouden ten einde het tot stand komen van een consensus niet de bemoeilijken.

8. De Minister zal zijn uiterste best doen om tot een regeling te komen betreffende het gevraagde statuut voor het personeel van het vrije gesubsidieerd onderwijs.

9. Zoals in de memorie van toelichting vermeld zal de toepassing van dit ontwerp worden geprogrammeerd in functie van de budgettaire mogelijkheden, verstaan zijnde dat de prioriteit alleszins verder zal gegeven worden aan het bijzonder onderwijs.

10. Op de verontruste vraag of het tot nu bestaande gratis vervoer in het gedrang komt, antwoordt de Minister (N) geruststellend met verwijzing naar een eenstemmig akkoord hierover in de Schoolpactcommissie. Vrees voor tariefverhogingen voor het faciliteitenvervoer neemt hij weg met het argument dat de tarieven nooit hoger mogen liggen dan bij de N.M.V.B.

11. Op de vraag of de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer gecentraliseerd dan wel gedecentraliseerd zou georganiseerd worden, antwoordt de Minister dat deze dienst zou gedecentraliseerd worden naar de provincien.

12. Wat betreft de machtiging inzake het vervoer en de lopende overeenkomsten tijdens het gemeenschappelijk

2. De nouveaux cars ne seront achetés pour l'Etat qu'au cas où les sociétés publiques de transport n'auraient pas la possibilité de répondre aux besoins. En ce qui concerne la question posée à propos de l'article 4 concernant les agglomérations où les services de la S.N.C.V. ne sont pas présents partout, le Ministre déclare qu'il sera fait référence à une seule tarification par kilomètre, celle pratiquée à la S.N.C.V.

3. Pour ce qui est de la participation à l'organisation concrète des transports scolaires, il va de soi que les différentes associations de parents ainsi que les centres d'enseignement seront consultés en la matière.

4. Il n'est pas question que le Service national de transport scolaire soit doté du statut de parastatal.

5. Un membre ayant demandé ce qu'il faut entendre par les mots « transport interne », il est répondu clairement que ce transport englobe tous les types de transport sauf le transport scolaire tel qu'il est défini au premier alinéa de l'article 2.

6. En réponse à la crainte exprimée par un membre en ce qui concerne le libre choix et les implications du projet à cet égard, le Ministre précise que le libre choix sera respecté en tout état de cause.

7. Il est cependant évident que les travaux de la Commission du Pacte scolaire gardent un caractère strictement confidentiel, de manière à ne pas rendre difficile la réalisation d'un consensus.

8. Le Ministre fera de son mieux pour parvenir à régler la question du statut du personnel de l'enseignement libre subventionné.

9. Comme le précise l'exposé des motifs, l'application du projet en discussion sera programmée en fonction des possibilités budgétaires, étant entendu que la priorité continuera de toute manière à être donnée à l'enseignement spécial.

10. Le Ministre (N) apaise les craintes exprimées par un membre à propos de la suppression éventuelle du transport gratuit, en faisant observer qu'un accord unanime doit être obtenu à ce propos au sein de la Commission nationale du Pacte scolaire. Par ailleurs, il rejette la crainte d'une hausse des tarifs du transport de commodité en arguant que lesdits tarifs ne seront jamais plus élevés que ceux pratiqués par la S.N.C.V.

11. Un membre ayant demandé si le Service national de transport scolaire sera organisé de manière centralisée ou régionalisée, le Ministre répond que ce service devrait être déconcentré vers les provinces.

12. Pour ce qui est des autorisations de transport et des contrats en cours lors de la communautarisation et de la

maken en de rationalisatie van het vervoer van een bepaalde zone, is de toestand heel duidelijk.

De machtigingen vervallen automatisch en de lopende overeenkomsten worden beëindigd zonder vergoeding mits de opzeggingstermijn van één maand te eerbiedigen.

De ministeriële besluiten die als basis dienen voor de lopende contracten, dateren van 8 november 1978 en 29 maart 1983. Een model-contract is opgenomen als bijlage II bij dit verslag.

Het is overigens vanzelfsprekend dat de goedkeuring van dit ontwerp een bevestiging inhoudt van de reeds bestaande experimentele trajecten.

Bij het toekennen van nieuwe ritten tengevolge van het gemeenschappelijk maken van het vervoer zal de wettelijke volgorde worden in acht genomen.

Eerst en vooral zullen de leerlingen in de mate van het mogelijke op bestaande of aangepaste openbare lijnen worden ingebracht; vervolgens wordt een beroep gedaan op openbare, respectievelijk privé-vervoerders voor de organisatie van bijzondere ophaaldiensten.

Tenslotte zullen bij gebrek aan belangstelling van laatstgenoemden de eigen rijksvoertuigen worden ingezet.

In deze gedachtengang dient overigens vermeld dat de vertegenwoordiger van de Minister van Verkeerswezen zetelt in de commissies opgericht bij artikel 6 en daarin een soort vetorecht heeft, gezien zijn verzet een beroepsprocedure tot gevolg heeft in de Ministerraad.

Overigens spreekt het vanzelf dat zodra gemeenschappelijk vervoer in een zone georganiseerd is, geen ander vervoer meer toegelaten wordt, of het nu verzekerd wordt door een gemeente dan wel door een V.Z.W. van een vrije school.

Dit verbod wordt door dit ontwerp uitdrukkelijk voorzien en boeten, waarvan het maximale bedrag vastgesteld is op 1 000 frank per overtreding, zullen bij koninklijk besluit worden bepaald.

Wat betreft de tarieven die toegepast worden voor het faciliteitsvervoer door een speciale dienst, ging de keuze naar de tarieven van de N.M.V.B. in buitenstedelijke zones.

Alle leerlingen moeten op gelijke voet behandeld worden.

De overtreding moet gezien worden als een « voortdurend misdrijf », d.w.z. dat er geen cumulatie is van boeten van 1 000 frank voor elk vervoer dat wordt georganiseerd in tegenstrijd met dit wetsontwerp.

Dit wetsontwerp is niet toepasselijk op het intern vervoer, dat gedefinieerd wordt als alles wat geen ophaaldienst is. Een ophaaldienst is enkel het traject heen en terug van de verblijfplaats van de leerling of de opstapplaats tot de school.

Samengevat mag dus gezegd worden dat voor het leerlingenvervoer vooreerst zal uitgekeken worden in hoeverre dit

rationalisation du transport à l'intérieur d'une zone, la situation est très claire.

Ces autorisations deviennent automatiquement caduques et les contrats en cours prennent fin sans indemnité moyennant un préavis d'un mois.

Les arrêtés ministériels servant de base aux contrats datent du 8 novembre 1978 et du 29 mars 1983. Un contrat type figure dans l'annexe II du présent rapport.

Par ailleurs, il est évident que le vote du projet en discussion ne modifie rien aux transports déjà réalisés à titre expérimental.

Lors de l'attribution de nouveaux circuits suite à la communautarisation, l'ordre de priorité légal sera respecté.

Tout d'abord, les élèves seront autant que possible affectés aux lignes publiques existantes ou adaptées; ensuite, il sera fait appel aux transporteurs publics ou privés pour l'organisation de services spéciaux de ramassage.

Enfin, si ceux-ci ne sont pas intéressés par lesdits services, les cars de l'Etat assureront le transport.

Dans cet ordre d'idées, il convient d'ailleurs de faire observer que le délégué du Ministre des Communications siège dans les commissions créées par l'article 6 et qu'il dispose d'une espèce de droit de veto, étant donné que son opposition déclenche une procédure de recours auprès du Conseil des Ministres.

Par ailleurs, il va de soi que dès lors qu'un transport communautaire est organisé dans une zone, plus aucun autre transport n'est permis, qu'il soit assuré par une commune ou par l'A.S.B.L. d'une école libre.

Le projet à l'examen prévoit expressément cette interdiction qu'elle sanctionne par des amendes qui seront fixées par arrêté royal mais dont le montant maximum a été arrêté à 1 000 francs par infraction.

En ce qui concerne les tarifs appliqués pour le transport de commodité par un service spécial, le choix s'est porté sur les tarifs appliqués par la S.N.C.V. dans les zones de banlieue.

Tous les élèves doivent être traités sur le même pied.

L'infraction doit être considérée comme une « infraction continue »; autrement dit, il n'y aura pas de cumul des amendes de 1 000 francs pour chaque transport organisé en violation du présent projet de loi.

Le projet à l'examen ne vise pas le transport interne qui doit être défini comme étant tout ce qui n'est pas service de ramassage, celui-ci devant s'entendre uniquement comme le trajet aller et retour à partir du domicile de l'élève ou du point d'embarquement pour l'école.

En résumé, on peut donc dire qu'on examinera tout d'abord dans quelle mesure le transport scolaire ne pourrait

kan verzekerd worden in het raam van bestaande vervoerregelingen, in tweede orde zal desgevallend worden onderzocht of bestaande ritten niet kunnen benuttigd worden mits de uurregeling aan te passen aan de uurregeling van de school. En tenslotte, wanneer deze twee mogelijkheden onbestaande zijn, zal nog bij prioriteit aan de N.M.V.B. gevraagd worden of zij voor het vervoer kan instaan.

Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen door de 12 aanwezige leden.

Artikel 2

Artikel 2 wordt eenparig aangenomen door de 12 aanwezige leden.

Artikel 3

Een paar leden dienen hierna volgend amendement in :

1. Het eerste lid aan te vullen als volgt :

« alsmede voor de Franstalige scholen die in het Nederlandse taalgebied gelegen zijn. »

2. Het tweede lid aan te vullen als volgt :

« alsmede voor de Nederlandstalige scholen die in het Franse taalgebied gelegen zijn. »

Het gaat hier om de scholen voor kinderen van militairen (bijvoorbeeld te Oostende), waarvan de vervoerkosten ten lasten komen van het departement van de taalrol waartoe zij behoren.

Het verdient aanbeveling de scholen in de B.R.D. niet in dit ontwerp op te nemen, aangezien de kosten voor de organisatie van het leerlingenvervoer voor rekening van het Ministerie van Landsverdediging komen.

Nadat de Minister duidelijk heeft gepreciseerd dat het leerlingenvervoer zal afhangen van het bevoegde Departement van Onderwijs waaronder de school ressorteert, wordt het amendement ingetrokken en het artikel eenparig aangenomen.

Artikel 4

Een lid interpreteert paragraaf 2 van dit artikel aldus, dat de leerlingen van niet-klasseerbare scholen, zonder afbreuk te doen aan de voorrang die in het eerste lid van paragraaf 2 is voorbehouden aan de leerlingen van de dichtsbijzijnde confessionele, niet-confessionele of pluralistische school, eveneens gebruik kunnen maken van het faciliteitenvervoer.

pas être assuré dans le cadre des réseaux de transport existants; ensuite, on examinera le cas échéant s'il n'est pas possible d'utiliser les lignes existantes en adaptant leurs horaires aux heures d'école. Enfin, en l'absence de ces possibilités, on demandera en priorité à la S.N.C.V. si elle ne peut s'occuper du transport.

Discussion des articles

Article 1^{er}

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Article 3

Des membres déposent l'amendement suivant :

1. Compléter le premier alinéa par ce qui suit :

« et les écoles francophones situées en région néerlandophone. »

2. Compléter le deuxième alinéa par ce qui suit :

« et les écoles néerlandophones situées en région francophone. »

Il s'agit des écoles pour enfants de militaires (par exemple à Ostende) dont les frais de transport sont pris en charge par le département du rôle linguistique auquel elles appartiennent.

En ce qui concerne les écoles situées en R.F.A., il ne convient pas de les intégrer dans le présent projet; en effet, les frais d'organisation du transport scolaire sont à charge du Ministère de la Défense nationale.

Après que le Ministre (F) eut clairement précisé que les transports scolaires d'une école dépendent du Département compétent de l'Education nationale dont cette école relève, l'amendement est retiré et l'article est adopté à l'unanimité.

Article 4

Un membre interprète le paragraphe 2 de cet article de manière telle que les élèves des écoles non catégorisables, puissent également bénéficier des transports de commodité sans préjudice de la priorité qui, au premier alinéa du paragraphe 2, est réservée aux élèves de l'école confessionnelle, non confessionnelle ou pluraliste la plus proche.

Dit is belangrijk voor vele scholen van gemeenten en provincies en voor de methodescholen.

De Minister beaamt deze interpretatie.

Een paar leden stellen het volgende amendement voor :

Het laatste lid van § 2 te vervangen als volgt :

« De leerlingen die gebruik maken van dat vervoer, betalen de vervoerprijs die geldt krachtens een bij ministerieel besluit vastgesteld tarief dat, ongeacht de afstand en het gebruikte vervoermiddel, voor elk studieniveau in een vast bedrag voorziet. »

Nadat de ministers aangetoond hebben dat het voorwerp van dit amendement in feite reeds behandeld werd, verwerpt de Commissie het met 7 stemmen tegen 2, bij 3 onthoudingen.

Een ander amendement dat ertoe strekt de referentie naar de tarieven van de N.M.V.B. aan te vullen met een referentie naar de andere vervoernetten voor de agglomeraties waar de N.M.V.B. niet overal diensten verzekert, wordt verworpen met 8 stemmen tegen 4.

Enkele leden dienen een amendement in, dat in hoofdorde luidt :

Dit artikel aanvullen met een § 3, luidend als volgt :

« § 3. De kosten verbonden aan het leerlingenvervoer worden in mindering gebracht op de werkingskosten van de onderwijsinstelling van het gesubsidieerd onderwijs, die van dit vervoer gebruik maken. »

Verantwoording :

Artikel 32 van de wet van 29 mei 1959 bepaalt dat tot de kosten die door de forfaitaire werkingstoelagen worden gedeckt ook behoren « vervoer en verzekering van leerlingen ».

Het gaat hier wel degelijk over het vervoer, waarbij *ipso facto* de ophaling van leerlingen bedoeld wordt en niet enkel het intern vervoer.

De Minister verklaart dat de werkingstoelagen forfaitair zijn vastgesteld en dat de vervoerkosten al dan niet daarin kunnen begrepen zijn naargelang van het geval. Er dient overigens opgemerkt dat de Schoolpactcommissie jaar na jaar onderzoekt welke elementen dienen in aanmerking te komen bij de vaststelling van de werkingstoelagen, zodat zij desgevallend de huidige toekenningsmodaliteiten zou kunnen wijzigen ingeval zij meent dat daartoe aanleiding bestaat.

Het kwestieus amendement wordt dan ook door de Commissie verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 2 onthoudingen.

In bijkomende orde stelt het amendement voor dit artikel aan te vullen met een § 3, luidend als volgt :

« § 3. Het verschil tussen de werkelijke kosten en de vervoerprijs volgens het tarief van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen wordt in mindering gebracht op de

Ceci est important pour beaucoup d'écoles des communes et provinces et pour les écoles à pédagogie particulière.

Le Ministre confirme cette interprétation.

Quelques membres proposent l'amendement suivant :

Au même § 2, remplacer le dernier alinéa par ce qui suit :

« Les élèves qui utilisent ce transport acquittent le montant fixé par arrêté ministériel sur base d'une tarification unique selon le niveau d'études suivies, quels que soient la distance et le moyen de transport utilisé. »

Après que les Ministres eurent signalé que l'objet de cet amendement avait déjà été discuté, la Commission le rejette par 7 voix contre 2 et 3 abstentions.

Un autre amendement, qui a pour objet de compléter la référence aux tarifs de la S.N.C.V. par une référence aux autres compagnies de transport dans les agglomérations où la S.N.C.V. n'assure pas partout des services, est rejeté par 8 voix contre 4.

Quelques membres introduisent un amendement qui, en ordre principal, est libellé comme suit :

Compléter cet article par un § 3 libellé comme suit :

« § 3. Les coûts liés au transport scolaire sont déduits des frais de fonctionnement des établissements de l'enseignement subventionné qui utilisent ce transport. »

Ils le justifient en ces termes :

L'article 32 de la loi du 29 mai 1959 stipule que « le transport et l'assurance des élèves sont également couverts par les subventions forfaitaires de fonctionnement ».

Ce transport vise *ipso facto* le ramassage des élèves et non seulement le transport interne.

Le Ministre déclare que les subventions de fonctionnement sont fixées forfaitairement et que les coûts de transport peuvent ou non y être inclus selon le cas. D'autre part, il y a lieu de faire remarquer que la Commission nationale du Pacte scolaire examine chaque année les éléments qui doivent être pris en considération pour fixer le montant des subventions de fonctionnement; elle peut donc, le cas échéant, modifier les modalités actuelles d'octroi si elle estime qu'il y a lieu de le faire.

Cet amendement est rejeté par la Commission par 9 voix contre 5 et 2 abstentions.

En ordre subsidiaire, l'amendement propose de compléter cet article par un § 3 libellé comme suit :

« § 3. La différence entre les coûts réels et les prix de transport d'après le tarif de la Société nationale des chemins de fer vicinaux est déduite des subventions de fonc-

werkingskosten van de onderwijsinstellingen van het gesubsidieerd onderwijs, die van het faciliteiten-leerlingenvervoer gebruik maken. »

Verantwoording

Buiten het vrije-keuze- kan ook nog faciliteitenvervoer plaatsgrijpen. Het zou billijk zijn dat wanneer de werkelijke kosten hoger zijn dan hetgeen aangerekend wordt aan de leerlingen, dit verschil in mindering gebracht wordt op de werkingstoelagen.

De Minister betoogt dat dit punt grondig onderzocht werd in de Schoolpactcommissie. Het vervoer is een mogelijk, doch niet noodzakelijk element van de toelagen. Een wijziging ervan zou in elk geval door de Schoolpactcommissie besproken moeten worden. Hij vraagt op het bestaande akkoord niet terug te komen.

Het amendement in bijkomende orde wordt verworpen met 12 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Nadat de Minister de Commissie de verzekering heeft gegeven dat de voorrang, waarvan sprake in de tweede zin van § 2, op soepele wijze zal worden bepaald, meer speciaal rekening houdend met de inplanting van de scholen binnen of buiten de gemeenten, wordt het artikel aangenomen met 12 stemmen, bij 5 onthoudingen.

Artikel 5

Dit artikel wordt eenparig aangenomen door de 17 aanwezige leden.

Artikel 6

Dit artikel wordt eenparig aangenomen door de 17 aanwezige leden.

Artikel 7

In antwoord op een vraag van een lid verklaart de Minister dat de afwijking, voorzien in dit artikel, slechts in uiterst zeldzame omstandigheden zal worden toegestaan. Hij refereert daarbij naar het advies van de Commissie voorzien in artikel 8 en vooral dan meer speciaal naar de werkingsmodaliteiten van deze instantie.

Een paar leden dienen een amendement in, luidende :

De tekst van dit artikel te vervangen als volgt :

« Afwijkingen van de bepalingen van artikel 4 kunnen door de Minister eerst worden toegestaan nadat alle raadgevende organen (raadgevende commissies, commissies voor planning) eenparig hun instemming daarmee hebben betuigd.

In alle gevallen waarin de afwijking tot bijkomende uitgaven aanleiding geeft, is het advies van de Inspectie van Financiën vereist. »

Als verantwoording voor het eerste lid wordt aangevoerd dat de Franse formulering behoefte heeft aan verbetering.

tionnement des établissements de l'enseignement subventionné qui utilisent le transport de commodité. »

Justification

A côté du transport de libre choix existe également le transport de commodité. Il serait équitable, lorsque les coûts réels sont plus élevés que le montant réclamé aux élèves, que cette différence soit déduite des subventions de fonctionnement.

Le Ministre rétorque que ce point a été examiné de manière approfondie en Commission nationale du Pacte scolaire. Le transport est un élément constitutif mais non obligatoire des subventions. Une modification devrait en tout cas être discutée en Commission nationale du Pacte scolaire. Il demande de ne pas revenir sur l'accord existant.

L'amendement en ordre subsidiaire est rejeté par 12 voix contre 4 et 2 abstentions.

Après que le Ministre eut donné à la Commission l'assurance que la priorité, dont il est question à la deuxième phrase du § 2, fera l'objet d'une application souple, tenant compte spécialement des implantations des écoles à l'intérieur ou à l'extérieur des communes, l'article est adopté par 12 voix et 5 abstentions.

Article 5

L'article est adopté à l'unanimité des 17 membres présents.

Article 6

L'article est adopté à l'unanimité des 17 membres présents.

Article 7

En réponse à un membre, le Ministre déclare que la dérogation prévue à cet article sera accordée seulement dans des circonstances exceptionnelles. Il se réfère à l'avis de la commission prévu à l'article 8, et plus spécialement aux modalités de fonctionnement de celle-ci.

Quelques membres introduisent un amendement libellé comme suit :

Remplacer le texte de cet article par ce qui suit :

« Des dérogations aux dispositions de l'article 4 ne pourront être accordées par le Ministre qu'après accord unanime de l'ensemble des organes consultatifs (commissions consultatives, commissions de planification).

L'avis de l'Inspection des Finances sera requis dans les cas où une dépense supplémentaire résulte de la dérogation. »

Pour justifier le premier alinéa, les auteurs font valoir que le texte français devrait être mieux formulé.

De Minister (N) geeft dit toe maar wijst erop dat zulks evenzeer geldt voor de Nederlandse tekst, waarvan hij niet-temin het behoud vraagt.

Wat anderzijds de bijkomende waarborgen betreft, die worden geëist qua uitvoering van deze wet, de Minister acht deze overbodig onder inroeping van de budgettaire noodwendigheden en onder verwijzing naar de verplichting dat de gemotiveerde adviezen eenparig moeten worden uitgebracht.

Het amendement wordt verworpen met 12 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Het artikel wordt aangenomen met 13 stemmen bij 5 onthoudingen.

Artikel 8

Enkele leden stellen voor § 2 te vervangen door wat volgt :

« § 2. De centrale en gedeconcentreerde raadgevende commissies zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de ouderverenigingen en van de inrichtende macht van de respectievelijke onderwijsnetten, die van het vervoer genieten georganiseerd door de Dienst. Deze vertegenwoordigers worden aangeduid onder de inrichtende machten, die van het vervoer genieten, op voorstel van de onderwijsnetten. De leden van deze commissie moeten hun gehechtheid aan het net, dat zij vertegenwoordigen, bewijzen. »

Verantwoording

Dit is noodzakelijk om de representativiteit en de doeltreffendheid van de vertegenwoordiging te waarborgen.

De Minister (N) antwoordt hierop dat men in de inrichtende machten vertrouwen moet kunnen stellen.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de stemmen der 13 aanwezige commissieleden.

Artikel 9

Nadar de Minister (N) de verklaring, die hij reeds afgelegd heeft in de Kamercommissie, herhaalt en luidens welke hij voor het opstellen van het toepassingsbesluit de hulp zal inroepen van de Minister van Justitie, en zich ertoe verbindt, het besluit vóór behandeling aan de leden van de Commissie voor het Onderwijs ter beraadslaging voor te leggen, wordt het artikel aangenomen bij eenparigheid van de stemmen der 14 aanwezige leden.

Artikel 10

Een amendement dat ertoe strekt de werkingskosten te verminderen naar rata van de tegemoetkoming in de ver-

Le Ministre (N) le reconnaît mais observe que cela vaut tout autant pour le texte néerlandais, dont il demande cependant le maintien.

D'autre part, en ce qui concerne les garanties supplémentaires exigées quant à l'exécution de la loi, le Ministre les estime superflues en raison des nécessités budgétaires et de l'obligation de rendre les avis motivés à l'unanimité.

L'amendement est rejeté par 12 voix contre 5 et 1 abstention.

L'article est adopté par 13 voix et 5 abstentions.

Article 8

Plusieurs membres proposent de remplacer le § 2 par la disposition suivante :

« § 2. Les commissions consultatives centrales et déconcentrées sont composées de représentants des organisations de parents et des pouvoirs organisateurs des réseaux d'enseignement qui bénéficient du transport organisé par le Service. Ces représentants sont désignés au sein des pouvoirs organisateurs qui bénéficient du transport, sur la proposition des réseaux d'enseignement. Les membres de ces commissions doivent fournir la preuve de leur attachement au réseau qu'ils représentent. »

Justification

Cette disposition est nécessaire afin de garantir la représentativité et l'efficacité de la représentation.

Le Ministre (N) répond à ce sujet qu'on doit pouvoir faire confiance aux pouvoirs organisateurs.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 4.

L'article est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 9

Après que le Ministre (N) eut confirmé la déclaration qu'il a faite en Commission de la Chambre et selon laquelle il demandera l'aide du Ministre de la Justice dans la rédaction de l'arrêté d'application, arrêté qu'il s'engage par ailleurs à soumettre, préalablement à sa parution, aux délibérations des membres de la Commission de l'Enseignement, l'article 9 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 10

Un amendement qui vise à diminuer les subventions de fonctionnement au prorata de l'intervention dans les coûts

voerkosten wordt door de Commissie verworpen met 9 stemmen tegen 5 omdat het slechts een amendement op artikel 4 herneemt.

Het artikel wordt aangenomen met 9 stemmen voor, 2 tegen en 5 onthoudingen.

Artikel 11

Het artikel wordt door de 15 aanwezige leden aangenomen met eenparigheid.

Article 12

Het artikel wordt door de 15 aanwezige leden aangenomen met eenparigheid.

Artikel 13

Een amendement dat ertoe strekt de inwerkingtreding meteen vast te stellen op 1 september 1984 wordt op voorstel van de Minister (N), die wijst op de geleidelijke toepassing in functie van de budgettaire enveloppes, verworpen met 11 stemmen bij 5 onthoudingen.

Het artikel wordt met een zelfde meerderheid aangenomen.

Het geheel van het ontwerp wordt eenparig aangenomen door de 16 aanwezige commissieleden.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 12 aanwezige commissieleden.

De Verslaggever,
M. DE KERPEL.

De Voorzitter,
R. WINDELS.

de transport, est rejeté par 9 voix contre 5. Cet amendement ne fait que reprendre celui qui a été introduit à l'article 4.

L'article est adopté par 9 voix contre 2 et 5 abstentions.

Article 11

L'article est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 12

L'article est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 13

Un amendement tendant à fixer directement l'entrée en vigueur au 1^{er} septembre 1984 est rejeté par 11 voix et 5 abstentions. Le Ministre (N) soutient, en effet, qu'il y a lieu de se référer à l'application progressive du projet de loi en fonction des enveloppes budgétaires.

L'article est adopté à la même majorité.

L'ensemble du projet a été adopté à l'unanimité des 16 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 12 membres présents.

Le Rapporteur,
M. DE KERPEL.

Le Président,
R. WINDELS.

BIJLAGE I

Kostprijs leerlingenvervoer 1982 (N)

I. Leerlingenvervoer met rijksbussen

A. Kostprijs per leerling

1. Gewoon onderwijs : 7 274 frank ten laste van de Staat.
2. Buitengewoon onderwijs : 19 819 frank ten laste van de Staat.

Opmerking : In deze vervoerkostprijs zijn begrepen :

1. De afschrijvingen : op 7 jaar voor bussen met minder dan 21 plaatsen, op 10 jaar voor bussen met meer dan 20 plaatsen;
2. Het onderhoud en de herstellingen (grote herstellingen van 100 000 frank en meer worden op 3 jaar afgeschreven);
3. De kleine kosten (benuttingsbewijzen, technische controle, medische controle, enz.);
4. Het verbruik;
5. Het chauffeursloon : volgens het koninklijk besluit van 10 november 1967 op basis van 25 km per uur en een jaarwedde van 448 000 frank ten laste van de Staat;
6. De bijdragen van de leerlingen vervoerd tegen betaling.

Capaciteit van het voertuigenpark gebruikt voor ophaaldiensten :

	Gewoon onderwijs	Buitengewoon onderwijs
10 tot 15 plaatsen	39	9
16 tot 19 plaatsen	73	9
20 tot 22 plaatsen	11	2
24 tot 37 plaatsen	164	4
38 plaatsen	12	—
42 tot 46 plaatsen	56	1
49 tot 54 plaatsen	15	—
Totaal	370	25

B. Aantal kilometer per jaar

1. Gewoon onderwijs : 5 224 056 km of 97 km/leerling;
2. Buitengewoon onderwijs : 280 915 km of 620 km/leerling.

C. Aantal vervoerde leerlingen

1. Gewoon onderwijs : 26 513 leerlingen waarvan 20,3 pct. gratis en 79,77 pct. betalend;
2. Buitengewoon onderwijs : 453 leerlingen, die in principe alleen gratis vervoerd worden.

D. Bijdragen van leerlingen vervoerd tegen betaling

Totaal 1981 : 32 726 943 frank.

Opmerking : de tarieven volgens welke deze bijdragen berekend worden, werden met ingang 1 september 1982 verhoogd en aangepast aan het tarief N.M.V.B.

ANNEXE I

Coût du transport scolaire en 1982 (N)

I. Transports scolaires organisés par cars de l'Etat

A. Coût par élève

1. Enseignement ordinaire : 7 274 francs à charge de l'Etat.
2. Enseignement spécial : 19 819 francs à charge de l'Etat.

Remarque : Dans le coût de ce transport sont compris les postes suivants :

1. Les amortissements : sur 7 ans pour les cars de moins de 21 places, 10 ans pour les cars de plus de 20 places;
2. L'entretien et les réparations (les réparations importantes de 100 000 francs et plus sont amorties sur 3 ans);
3. Les petits frais (certificats d'utilisation, contrôle technique, contrôle médical, etc.);
4. La consommation;
5. Le salaire du chauffeur : calculé sur la base de l'arrêté royal du 10 novembre 1967, à savoir une heure par 25 km et un traitement annuel de 448 000 francs à charge de l'Etat;
6. Les contributions des élèves transportés contre paiement.

Capacité du parc des véhicules utilisés pour les services de ramassage :

	Enseignement ordinaire	Enseignement spécial
10 à 15 places	39	9
16 à 19 places	73	9
20 à 22 places	11	2
24 à 37 places	164	4
38 places	12	—
42 à 46 places	56	1
49 à 59 places	15	—
Total	370	25

B. Nombre de kilomètres parcourus en un an

1. Enseignement ordinaire : 5 224 056 km soit 97 km/élèves;
2. Enseignement spécial : 280 915 km soit 620 km/élèves.

C. Nombre d'élèves transportés

1. Enseignement ordinaire : 26 513 élèves dont 20,3 p.c. transportés gratuitement et 79,77 p.c. contre paiement;
2. Enseignement spécial : 453 élèves qui bénéficient en principe tous du transport gratuit.

D. Contributions des élèves transportés contre paiement

Totaal pour 1981 : 32 726 943 francs.

Remarque : Les tarifs qui ont servi de base au calcul de ces contributions ont été augmentés à partir du 1^{er} septembre 1982 suite à leur adaptation au tarif S.N.C.V.

II. — Leerlingenvervoer door beroepsvervoerders

A. Kostprijs per leerling

1. Gewoon rijksonderwijs : 6 876 frank per leerling ten laste van de Staat.

2. Buitengewoon onderwijs :

Rijksonderwijs : 34 786 frank per leerling.

Gesubsidieerd onderwijs : 24 311 frank per leerling.

B. Aantal vervoerde leerlingen

1. Gewoon rijksonderwijs : 20 998 leerlingen waarvan 37,4 pct. gratis en 62,6 pct. betalende.

De indeling per niveau is naar schatting :

	Gratis	Betalend
Basisonderwijs	83%	68,7%
Lager secundair	10%	18,4%
Hoger secundair	7%	12,9%

2. Buitengewoon onderwijs :

Rijksonderwijs : 4 685 leerlingen.

Gesubsidieerd onderwijs : 26 552 leerlingen.

III. — Terugbetaling abonnements aan het openbaar vervoer

A. Kostprijs per leerling

1. Gewoon rijksonderwijs : 7 346 frank per leerling waarvan ongeveer 16 pct. voor het basisonderwijs en 84 pct. voor het secundair onderwijs.

2. Buitengewoon onderwijs :

Rijksonderwijs : 5 969 frank per leerling.

Gesubsidieerd onderwijs : 4 121 frank per leerling.

B. Aantal vervoerde leerlingen

1. Gewoon rijksonderwijs : 2 737 leerlingen, allen gratis.

2. Buitengewoon onderwijs :

Rijksonderwijs : 18 leerlingen.

Gesubsidieerd onderwijs : 2 329 leerlingen.

Kostprijs van het vervoer voor het kalenderjaar 1982 (F)

I. Gerationaliseerde zone

Vervoerders	F	168 343 753
Schoolabonnements		12 075 547
Subtotaal	F	188 419 300

II. Niet-gerationaliseerde zone

Rijkslager :

Openbaar vervoer	F	8 722 959
Schoolabonnements		100 000

Rijkssecundair :

Openbaar vervoer		13 900 000
Schoolabonnements		13 600 000

II. — Transports scolaires organisés par les transporteurs professionnels

A. Coût par élève

1. Enseignement ordinaire de l'Etat : 6 876 francs par élève à charge de l'Etat.

2. Enseignement spécial :

Enseignement de l'Etat : 34 786 francs par élève.

Enseignement subventionné : 24 311 francs par élève.

B. Nombre d'élèves transportés

1. Enseignement ordinaire de l'Etat : 20 998 élèves dont 37,4 p.c. transportés gratuitement et 62,6 p.c. transportés contre paiement.

Les évaluations relatives à la répartition par catégorie se présentent comme suit :

	Gratuit	Payant
Enseignement fondamental	83%	68,7%
Secondaire inférieur	10%	18,4%
Secondaire supérieur	7%	12,9%

2. Enseignement spécial :

Enseignement de l'Etat : 4 685 élèves.

Enseignement subventionné : 26 552 élèves.

III. — Remboursement des abonnements aux transports publics

A. Coût par élève

1. Enseignement ordinaire de l'Etat : 7 346 francs par élève dont environ 16 p.c. pour l'enseignement fondamental et 84 p.c. pour l'enseignement secondaire.

2. Enseignement spécial :

Enseignement de l'Etat : 5 969 francs par élève.

Enseignement subventionné : 4 121 francs par élève.

B. Nombre d'élèves transportés

1. Enseignement ordinaire de l'Etat : 2 737 élèves, tous transportés gratuitement.

2. Enseignement spécial :

Enseignement de l'Etat : 18 élèves.

Enseignement subventionné : 2 329 élèves.

Coût du transport pour l'année civile 1982 (F)

I. Zone rationalisée

Transporteurs	F	168 343 753
Abonnements scolaires		12 075 547
Sous-total	F	188 419 300

II. Zone non rationalisée

Primaire Etat :

Transport public	F	8 722 959
Abonnements scolaires		100 000

Secondaire Etat :

Transport public		13 900 000
Abonnements scolaires		13 600 000

Buitengewoon rijks :

Openbaar vervoer	110 000 000
Schoolabonnementen	800 000
Begeleiders	9 652 020
Vrij	143 288 696
Gemeentelijk en provinciaal	88 702 128
Subtotaal . . . F	388 765 803
Totaal . . . F	569 185 103

Kostprijs leerlingenvervoer 1982

I. Leerlingenvervoer met rijksvoertuigen
(gerationaliseerde + niet-gerationaliseerde zones)

A. Kostprijs per leerling

1. Gewoon onderwijs :

8 712 frank + begeleiding = 10 045 frank - 2 055 frank (terugbetaling betalende leerlingen) = 7 990 frank.

2. Buitengewoon onderwijs :

19 264 frank + begeleiding = 20 827 frank.

N.B. : In de vervoerkostprijs met rijksvoertuigen zijn opgenomen :

1° de afschrijving : op zeven jaar voor voertuigen met tien tot twintig plaatsen; op tien jaar voor voertuigen met meer dan twintig plaatsen;

2° de herstellingen (grote herstellingen worden op drie jaar afgeschreven);

3° allerlei kosten (benuttigingsbewijzen, schouwing...);

4° brandstof + olie;

5° loon van de chauffeur : 223 frank per uur (brutoloon + vakantiegeld + sociale programmatie + werkgeversbijdragen).

De kostprijs werd berekend op basis van het koninklijk besluit van 10 november 1967 houdende vaststelling der regels tot becijfering van de duur van de prestaties die in aanmerking genomen worden voor de stookdienst en het leerlingenvervoer in het rijksonderwijs, d.w.z. 1 uur per 25 km.

De dienst beschikt over 301 voertuigen voor het ophalen van leerlingen.

B. Aantal vervoerkilometer in 1 jaar

1. Gewoon onderwijs : 2 948 437 km of 286 km/leerling.

2. Buitengewoon onderwijs : 820 802 km of 631 km/leerling.

C. Aantal vervoerde leerlingen

1. Gewoon onderwijs : 10 290 leerlingen :

— 3 290 gratis vervoerde leerlingen, of 33,85 pct.;

— 7 000 betalende leerlingen, of 72,03 pct.

2. Buitengewoon onderwijs : 1 300 leerlingen : in principe allen gratis vervoerd, omdat de afstandsregel van 4, 12 en 20 km in het buitengewoon onderwijs niet geldt.

D. Terugbetaling betalend vervoer in rijksvoertuigen

Staat : 211 143 550 frank waarvan 2 973 291 frank voor lager onderwijs, 18 170 259 frank voor secundair onderwijs.

Gesubsidieerd onderwijs : 1 197 656 frank.

Totaal : 22 341 115 frank.

Spécial Etat :

Transport public	110 000 000
Abonnements scolaires	800 000
Convoyeurs	9 652 020
Libre	143 288 696
Communal et provincial	88 702 128
Sous-total . . . F	388 765 803
Total . . . F	569 185 103

Coût du transport scolaire en 1982

I. Transport scolaire organisé par cars de l'Etat
(zones rationalisées + zones non rationalisées)

A. Coût par élève

1. Enseignement ordinaire :

8 712 francs + convoyeuse = 10 045 francs - 2 055 francs (remboursement élèves commodités) = 7 990 francs.

2. Enseignement spécial :

19 264 francs + convoyeuse = 20 827 francs.

N.B. : Dans le coût de ce transport par cars de l'Etat sont compris les postes suivants :

1° l'amortissement : sur sept ans pour les cars de dix à vingt places; sur dix ans pour les cars de plus de vingt places;

2° les réparations (les très grosses réparations sont amorties sur trois ans);

3° les frais divers (certificat d'utilisation, contrôle technique, etc.);

4° le carburant + l'huile;

5° le salaire du chauffeur : 233 francs/l'heure (salaire brut + pécule de vacances + programmation sociale + charges patronales).

Le coût a été calculé sur la base de l'arrêté royal du 10 novembre 1967 fixant les règles de calcul de la durée des prestations à prendre en considération pour le service du chauffage et le transport d'élèves dans les établissements d'enseignement de l'Etat, à savoir 1 heure par 25 km.

Le service dispose de 301 véhicules effectuant le ramassage scolaire.

B. Kilométrage parcouru en 1 an

1. Enseignement ordinaire : 2 938 437 km soit 286 km/élève.

2. Enseignement spécial : 820 802 km soit 631 km/élève.

C. Nombre d'élèves transportés

1. Enseignement ordinaire : 10 290 élèves :

— 3 290 élèves de libre choix soit 33,85 p.c.;

— 7 000 élèves de commodité soit 72,03 p.c.

2. Enseignement spécial : 1 300 élèves : ils sont en principe tous de libre choix puisque la règle de la distance des 4, 12, 20 km n'existe pas dans l'enseignement spécial.

D. Remboursement des transports de commodité dans les cars de l'Etat

Etat : 21 143 550 francs dont 2 973 291 pour le service primaire, 18 170 259 pour le secondaire.

Subventionné : 1 197 656 francs.

Total : 22 341 115 francs.

II. Leerlingenvervoer verzorgd door beroepsvoerders in de niet-gerationaliseerde zones

A. Kostprijs par leerling

1. Gewoon rijkslager onderwijs :
10 347 frank.
2. Gewoon rijkssecundair onderwijs :
21 651 frank.
3. Buitengewoon onderwijs :
Staat : 28 947 frank + 2 540 frank begeleiding = 31 487 frank.

Gesubsidieerd : 28 641 frank (begeleiding inbegrepen).

Het prijsverschil is te verklaren door het grotere wervingsterrein van het rijksonderwijs.

B. Aantal vervoerde leerlingen

1. Gewoon rijkslager onderwijs :
843 leerlingen : 473 gratis vervoerde leerlingen; 370 betalende leerlingen.
2. Gewoon rijkssecundair onderwijs :
642 leerlingen : 123 gratis vervoerde leerlingen; 519 betalende leerlingen.
3. Buitengewoon onderwijs :
Rijk : 3 800 leerlingen.
Gesubsidieerd : 8 100 leerlingen.

III. Leerlingenvervoer gerationaliseerde zones

1. Kostprijs per leerling (gewoon + buitengewoon) : 19 402 frank (begeleiding inbegrepen).
2. Aantal leerlingen : 9 299.

Leerlingenvervoer

1. Aantal bussen van het Rijk : 418.

— Buitengewoon onderwijs :	
Provincie Luik	35
Provincie Brabant	7
Provincie Henegouwen	18
Provincie Namen	14
Provincie Luxemburg	6
	80
— Gewoon onderwijs :	
Provincie Luik	78
Provincie Brabant	49
Provincie Henegouwen	79
Provincie Namen	79
Provincie Luxemburg	53
	338
Totaal	418

2. Aantal kilometers afgelegd in 1982 : 5 350 505 km.

3. Totale kostprijs van de Rijksvoertuigen :
(herstelling, onderhoud, brandstof, afschrijving, loon chauffeur, administratief werk.)

163 272 974 frank.

N.B. : De verdeling over de provincies kan op korte tijd niet worden medegedeeld.

II. Transports scolaires organisés par les transporteurs professionnels dans les zones non rationalisées

A. Coût par élève

1. Enseignement primaire ordinaire de l'Etat :
10 347 francs.
2. Enseignement secondaire ordinaire de l'Etat :
21 651 francs.
3. Enseignement spécial :
Etat : 28 947 francs + 2 540 francs (frais de convoyage) = 31 487 francs.

Subventionné : 28 641 francs (y compris le convoyage).

La différence de prix s'explique par le champ de recrutement de l'Etat qui est beaucoup plus grand.

B. Nombre d'élèves transportés

1. Enseignement primaire ordinaire de l'Etat :
843 élèves : 473 élèves du libre choix; 370 élèves de commodité.
2. Enseignement secondaire ordinaire de l'Etat :
642 élèves : 123 élèves de libre choix; 519 élèves de commodité.
3. Enseignement spécial :
Etat : 3 800 élèves.
Subventionné : 8 100 élèves.

III. Transports scolaires zones rationalisées

1. Coût par élève (ordinaire + spécial) : 19 402 francs (y compris le convoiement).
2. Nombre d'élèves : 9 299.

Transports scolaires

1. Nombre de bus de l'Etat : 418.

— Enseignement spécial :	
Province de Liège	35
Province de Brabant	7
Province de Hainaut	18
Province de Namur	14
Province de Luxembourg	6
	80
— Enseignement ordinaire :	
Province de Liège	78
Province de Brabant	49
Province du Hainaut	79
Province de Namur	79
Province de Luxembourg	53
	338
Total	418

2. Nombre de kilomètres parcourus en 1982 : 5 350 505 km.

3. Coût total des véhicules Etat :
(réparation, entretien, carburant, amortissement, salaire chauffeur, travail administratif.)

163 272 974 francs.

N.B. : Il n'est pas possible de donner la ventilation par province en un court laps de temps.

4. Ontvangsten betalende leerlingen :

Vrij onderwijs	F 1 197 565
Rijkskleuter- en lager onderwijs	3 045 400
Rijkssecundair onderwijs	17 000 000
Total	F 21 242 965

N.B. : De verdeling per provincie kan op korte termijn niet worden medegedeeld.

4. Recettes des élèves de commodité :

Enseignement libre	F 1 197 565
Enseignement Etat gardien et primaire	3 045 400
Enseignement Etat secondaire	17 000 000
Total	F 21 242 965

N.B. : Il n'est pas possible de donner la ventilation par province à brève échéance.

BIJLAGE II

Model

Contract voor scholierenvervoer

CONTRACT

Bijlage 2

Overeenkomstig de bepalingen van de wet van 29 mei 1959, zoals ze werd gewijzigd, en van de eruit voortvloeiende reglementaire bepalingen van het koninklijk besluit van 23 februari 1960 houdende tussenkomst van de Staat in de vervoerkosten der leerlingen die zijn inrichtingen bezoeken, van het koninklijk besluit van 7 februari 1974 betreffende de wijze waarop de reiskosten van leerlingen uit het buitengewoon onderwijs ten laste genomen worden door de Staat, en overeenkomstig het ministerieel besluit van 29 maart 1983 en de
offerteaanvraag nrdd.....
wordt er overeengekomen tussen de ondergetekenden :

- (1)
.....
en
(2)
.....
dat het vervoer van de leerlingen van
.....
(benaming adres, telefoonnr. van de onderwijsinrichting) zal worden verzekerd per rit vanaf tot en met tegen de volgende voorwaarden :

1.

Rit nr.	Dagprijs(3)		Lengte dagel. traject (4)	Voertuig			
	in cijfers	voluit		Cap. (5)	merk-type	1e inge- bruik(6)	plaat- nummer

- (1) Naam, voornaam, functie van de ondertekenaar
- Voor het gesubsidieerd onderwijs : van een persoon bevoegd verbintenissen aan te gaan namens de inrichtende macht
- Voor het Rijksonderwijs : van het schoolhoofd, namens het Bestuur
(2) De vervoerder : naam, voornaam, beroep, nationaliteit, woonplaats, telefoonnr. of voor een vennootschap : handelsnaam of benaming, rechtsvorm, nationaliteit, maatschappelijke zetel.
(3) vaste forfaitaire vergoeding exclusief de BTW
(4) Buitengewoon onderwijs : afstand waarover effectief leerlingen worden vervoerd (beladen traject)
Gewoon Rijksonderwijs : traject met begin- en eindpunten bij de school
(5) aantal zitplaatsen voor volwassenen
(6) datum vermeld op de grijze immatriculatiekaart

2. De facturen (origineel met drie afschriften) worden maandelijks vóór de 10e van de volgende maand, doorgestuurd naar het inrichtingshoofd .
3. Dit contract heeft pas definitieve uitwerking na goedkeuring door het Hoofdbestuur van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Nederlandse Cultuur.
4. Postrekening van de vervoerder : nr.
benaming
Postrekening van de inrichtende macht van de gesubsidieerde school : nr.....
benaming
5. Opgesteld inexemplaren en elke partij verklaart hiervan één exemplaar ontvangen te hebben.
6. "Gelezen en goedgekeurd", eigenhandig te schrijven boven de handtekening.

De vervoerder,

De inrichtende macht
Naam :
Hoedanigheid:
Handtekening:

Voor goedkeuring,
Namens de Minister,
De Directeur-generaal,

Transport scolaire communautaire - ZONE DE

ANNEXE II

Modèle

Contrat de transport scolaire

Dans le cadre des dispositions de la loi du 29 mai 1959 et des dispositions réglementaires qui y font suite et notamment des articles 4 et 6 de l'arrêté royal du 23 février 1960 réglant l'intervention de l'Etat dans les frais de transport des élèves fréquentant ses établissements d'enseignement, ainsi que sur la base de l'arrêté royal du 7 février 1974, déterminant les modalités de prise en charge par l'Etat des frais de déplacement des élèves de l'enseignement spécial, et conformément à l'arrêté ministériel du 08 novembre 1978 tel qu'il a été modifié,

entre les soussignés :

(1)

chefs des établissements d'enseignement de l'Etat agissant au nom du
 Ministre de l'Education nationale,

et

(2)

 domicilié à rue N°
 N° de certificat de compétence professionnelle
 il a été convenu que le transport des élèves de :

(3)

sera effectué aux conditions suivantes :

- (1) nom et prénom du ou des responsables des pouvoirs organisateurs et dénomination du ou des pouvoirs organisateurs concernés. Ces responsables sont les chefs d'établissement en ce qui concerne l'enseignement de l'Etat
- (2) nom, prénom et qualification du transporteur.
- (3) dénomination du ou des Etablissements d'enseignement.

4. Le présent contrat prend cours le
et prend fin le(durée :ans)

Il peut être reconduit une - deux (1) fois aux mêmes conditions.

5. Conformément à l'article 5 de l'arrêté ministériel précité, le prix par kilomètre de transport peut être adapté le 1er septembre de chaque année scolaire sur la base fixée à cet article.

Cette adaptation sera demandée par le transporteur sous forme d'avenant à annexer aux premières factures relatives à l'année scolaire en cours.

6. Le présent contrat est conclu sur la base des dispositions de l'arrêté ministériel du 08.11.1978 modifiant le cahier spécial des charges en matière de transport des élèves fréquentant les établissements d'enseignement de l'Etat, tel qu'il a été modifié.

7. Fait en autant d'exemplaires (+1) qu'il y a de parties au contrat, chaque partie déclarant avoir reçu un exemplaire.

8. La mention manuscrite "lu et approuvé " doit précéder chaque signature.

Le transporteur

Les responsables des pouvoirs
organiseurs et les chefs
d'établissement d'enseignement
de l'Etat,

Pour approbation :
Le Ministre de l'Education Nationale

(1) : Biffer la mention inutile

1. Le transport sera assuré comme suit :

CIRCUIT N°

Itinéraire :

.....

Prix proposé par kilomètre

deKm àKmfrscts

deKm àKmfrs.....cts

deKm àKm.....frs.....cts

(Les prix en toutes lettres) taxes et charges comprises.

T.V.A. non comprise .

Nombre de kilomètres de l'itinéraire (moyenne journalière).....Km/jour

Capacité requise du véhicule :places assises pour adultes.

Marque, type et capacité du véhicule offert :

Année de construction du véhicule :

Date de première mise en circulation :

N° de plaque :

2. le service sera organisé tous les jours de scolarité.

Pour l'itinéraire à suivre, l'horaire du service, la fixation des haltes,
 l'exploitant se conformera aux indications du Comité de Gestion des
 transports communautaires organisés dans la région de

3. Les factures (original et 3 copies) sont transmises mensuellement avant le
 10 du mois suivant au Comité de Gestion précité.