

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1983-1984

6 JUIN 1984

Projet de loi modifiant l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. BOSMANS

1. Exposé introductif du Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones

Le projet qui vous est soumis et qui a été adopté à l'unanimité par la Chambre vise à apporter une amélioration technique à l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.

Le projet prévoit :

1° d'introduire dans l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, la terminologie employée pour désigner les différents services de transport rémunéré de personnes par route, dans les accords internationaux et particulièrement dans les règles

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Aubecq, Belot, Bock, Claeys, de Wasseige, Donnay, Eicher, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborght, Vandermarliere et Bosmans, rapporteur.

R. A 13014

Voir :

Document du Sénat :

690 (1983-1984) : N° 1 : Projet de loi transmis par la Chambre des Représentants.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1983-1984

6 JUNI 1984

Ontwerp van wet tot wijziging van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER BOSMANS

1. Inleidende uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie

Dit is een technische verbetering van de besluitwet van 30 december 1946 die eenparig werd goedgekeurd door de Kamer.

Het wetsontwerp heeft tot doel :

1° in de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, de terminologie in te voeren die ter aanduiding van de verschillende vormen van bezoldigd vervoer van personen over de weg gebruikt wordt in de internationale overeenkomsten

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Aubecq, Belot, Bock, Claeys, de Wasseige, Donnay, Eicher, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborght, Vandermarliere en Bosmans, verslaggever.

R. A 13014

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

690 (1983-1984) : N° 1 : Ontwerp van wet overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

ments C.E.E. et l'Accord relatif aux services occasionnels internationaux de voyageurs par route effectués par autocars ou par autobus (A.S.O.R.) dont le projet reprend les définitions;

2° de donner au Roi l'habilitation requise pour imposer certaines obligations à des services de transport de personnes qui ne sont pas effectués par des transporteurs professionnels;

3° de modifier les articles 11 et 13 de l'arrêté-loi, relatifs à la définition et à la délivrance des autorisations des services d'autobus;

4° de modifier l'article 14, relatif aux services d'autocars, conformément à la terminologie et à la définition de ces services, qui figurent dans les actes cités au 1°.

L'attention des membres de la Commission est attirée sur le fait que l'article 7 a été longuement discuté en commission de la Chambre et que le texte en a été rendu plus clair.

2. Discussion générale

Un membre demande des explications au sujet du terme « service occasionnel ». Le Ministre répond que ce type de transport se caractérise par son irrégularité et il donne comme exemple le fait de véhiculer les participants à une manifestation, une rencontre de football, un congrès, etc.

Dans cet ordre d'idées, un membre demande dans quelle catégorie il faut ranger les autocars qui transportent régulièrement des vacanciers en Espagne, par exemple.

Le Ministre répond que ce transport peut être organisé sous la forme d'un service régulier ou d'un service de navette et qu'une autorisation est requise à cet effet.

Un autre membre aimerait savoir si le projet en discussion vise également le Taxistop car l'intitulé actuel de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 comporte le terme « automobiles ».

Le Ministre répond que le transport par taxis est réglementé par une loi particulière et qu'en ce qui concerne l'arrêté-loi, le projet en modifie l'intitulé, dans lequel il ne sera plus question que des transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars. Le Taxistop échappe lui aussi au champ d'application de l'actuelle réglementation.

Le Ministre signale cependant que cette forme de transport a déjà fait l'objet de plusieurs discussions avec les instances intéressées, telles les associations professionnelles des transporteurs et des assurances, ainsi qu'avec les départements des Finances et des Affaires économiques.

Le même membre constate que l'utilisation du Taxistop gagne du terrain par suite de l'aménagement d'emplacements fixes dans certaines communes.

Le Ministre déclare qu'il est attentif à l'évolution de ce mode de transport.

en meer bepaald in de E.E.G.-verordeningen en in de overeenkomst betreffende het internationale ongeregelde personenvervoer over de weg met autobussen of met autocars (A.S.O.R.), waarvan het ontwerp de definities overneemt;

2° de Koning ertoe te machtigen een aantal verplichtingen op te leggen aan de diensten die niet door beroepsvervoerders worden verricht;

3° wijzigingen aan te brengen in de artikelen 11 en 13 van de besluitwet, die betrekking hebben op de omschrijving en de afgifte van machtigingen voor autobusdiensten;

4° artikel 14 betreffende de autocardiens te wijzigen overeenkomstig de terminologie en de omschrijving van die diensten die in de sub 1° bedoelde documenten staan.

De aandacht van de leden van de Commissie wordt gevestigd op artikel 7 dat in de Kamercommissie uitvoerig werd besproken en waarvan de tekst werd verduidelijkt.

2. Algemene bespreking

Een lid vraagt uitleg over de term ongeregeld vervoer. De Minister antwoordt dat het occasioneel karakter van het vervoer bepalend is en geeft enkele voorbeelden, zoals het aanvoeren van deelnemers voor een manifestatie, een voetbalwedstrijd, een congres, enz.

Daarbij aansluitend vraagt een lid in welke categorie de autocars horen die op een geregelde wijze vakantiegangers bijvoorbeeld naar Spanje brengen.

De Minister antwoordt dat dit kan gebeuren onder vorm van geregeld vervoer of onder vorm van pendelvervoer. Een machtiging is hierbij nodig.

Een ander lid vraagt of ook Taxistop bedoeld wordt in dit wetsontwerp aangezien het woord « automobielen » vermeld is in de huidige titel van de besluitwet van 30 december 1946.

De Minister wijst erop dat het taxivervoer gereguleerd is door een afzonderlijke wet en dat de titel van voormelde besluitwet gewijzigd wordt door dit ontwerp en enkel nog spreekt van het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en autocars. Ook Taxistop valt buiten de toepassingsfeer van de huidige reglementering.

De Minister wijst er evenwel op dat deze vervoersvorm reeds herhaaldelijk werd besproken met de betrokken instanties, zoals de beroepsverenigingen van de vervoerders en van de verzekeringen, alsook met de departementen van Financiën en van Economische Zaken.

Hetzelfde lid stelt vast dat het plaatje Taxistop wordt uitgebreid door vaste Taxistop-plaatsen in sommige gemeenten.

De Minister deelt mede dat hij aandachtig de verdere evolutie van dit vervoer volgt.

Un membre fait remarquer que l'article 1^{er} du Règlement 117/66/CEE mentionne le transport scolaire et il constate qu'il n'en est pas question dans le projet à l'examen.

Le Ministre répond que le ramassage des élèves est réglementé par la loi du 26 avril 1962 relative au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement. Cette matière est d'ailleurs traitée également par la Commission du Pacte scolaire.

3. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité.

Article 3

L'article 3 est adopté à l'unanimité.

Article 4

Un membre attire l'attention sur le transport organisé de malades par autobus à destination par exemple de centres médicaux.

Le Ministre réfute que ce transport soit une forme particulière de service régulier et se réfère aux dispositions de l'article 5.

L'article 4 est adopté à l'unanimité.

Article 5

L'article 5 est adopté à l'unanimité.

Article 6

Le président se réfère à une note des présidents de la Chambre et du Sénat qui attire l'attention sur une légère discordance entre le texte néerlandais et le texte français où figurent dans le préambule du § 3.1 les mots : « Le transport » au lieu des mots : « Le transporteur ».

Ils sont d'accord pour interpréter cette discordance comme une erreur matérielle. En conséquence, le texte français du § 3.1 doit commencer par : « § 3.1 Le transporteur ... ».

Pour que les choses soient tout à fait claires, le texte de cet article est reproduit in extenso ci-après :

« Article 13. — § 1^{er}. Les autorisations pour l'établissement de services spéciaux d'autobus, à l'exception de ceux visés par la loi du 26 avril 1962 relative au transport en

Een lid verwijst naar artikel 1 van de Verordening 117/66/EEG waarin sprake is van leerlingenvervoer, en stelt vast dat dit niet opgenomen is in het voorliggend ontwerp.

De Minister antwoordt dat het ophaalvervoer van leerlingen gereguleerd is door de wet van 26 april 1962 betreffende het gemeenschappelijk vervoer van leerlingen van de onderwijsinrichtingen. Deze materie wordt trouwens ook behandeld in de Schoolpactcommissie.

3. Bespreking van de artikelen en stemmingen

Artikel 1

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Artikel 2

Artikel 2 wordt eenparig aangenomen.

Artikel 3

Artikel 3 wordt eenparig aangenomen.

Artikel 4

Een lid vestigt de aandacht op het georganiseerd busvervoer van zieken naar bijvoorbeeld medische centra.

De Minister weerlegt dat dit een bijzondere vorm is van geregeld vervoer en verwijst naar de bepalingen van artikel 5.

Artikel 4 wordt eenparig aangenomen.

Artikel 5

Artikel 5 wordt eenparig aangenomen.

Artikel 6

De Voorzitter verwijst naar een nota van de Voorzitters van Kamer en Senaat die de aandacht vestigt op een klein verschil tussen de Nederlandse en de Franse tekst bij de aanhef van § 3.1 : « Le transport » i.p.v. « Le transporteur ».

Ze zijn akkoord om dit als een materiële vergissing te interpreteren. De Franse tekst van § 3.1 wordt bijgevolg : « 3.1 Le transporteur ... ».

Teneinde volledige duidelijkheid inzake dit artikel te krijgen volgt het hierna in extenso :

« Artikel 13. — § 1. De machtiging tot het inrichten van bijzondere autobusdiensten, uitgezonderd deze bedoeld bij de wet van 26 april 1962 betreffende het gemeenschappelijk

commun des élèves des établissements d'enseignement, sont accordées par priorité :

1. dans les zones desservies par une société de transports intercommunaux : à cette société;
2. en dehors de ces zones : à la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

§ 2. Ces sociétés peuvent affermer ces services à des entreprises de transport privées.

§ 3. Les autorisations des services réguliers spécialisés sont délivrées aux conditions suivantes :

1. Le transporteur doit satisfaire aux conditions fixées par le Roi en ce qui concerne tant l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route, que la qualité du matériel, la sécurité et les tarifs;

2. En ce qui concerne le transport de travailleurs, l'autorisation ne peut être délivrée que pour les services réguliers spécialisés organisés par les employeurs.

Une participation aux frais peut être imposée par les employeurs aux personnes transportées sans que cette participation puisse excéder, individuellement, le montant à payer, pour un abonnement équivalent, sur le réseau des services publics de la Société nationale des chemins de fer vicinaux et collectivement la moitié du prix de revient du transport.

La présente disposition ne porte pas préjudice aux conventions collectives relatives à la participation des employeurs aux frais de transport.

Au cas où l'employeur décide de renoncer à l'organisation d'un service régulier spécialisé pour travailleurs, il est tenu de donner au transporteur un préavis de trois mois, dûment motivé. »

L'article 6 est adopté par 13 voix et 1 abstention.

Article 7

Le Ministre donne des explications sur les différentes formes de services occasionnels. Les formes les plus fréquentes sont les suivantes :

A. « Les circuits à portes fermées » :

Pour faire une excursion ou participer à une manifestation, les voyageurs sont pris en charge par un autocar à un endroit déterminé ou à plusieurs endroits (par exemple dans le centre d'une commune); lorsque tous les voyageurs sont montés, les « portes de l'autocar doivent rester fermées » jusqu'au moment où ces mêmes voyageurs descendent de l'autocar à l'issue de leur voyage à (aux) endroit(s) où ils sont montés. Les voyageurs désireux de ne faire que l'aller ou le retour ne peuvent donc pas être transportés; il est également interdit de faire un échange de voyageurs en cours de route.

vervoer van de leerlingen van de onderwijsinrichtingen, worden bij prioriteit toegekend :

1. in zones welke bediend worden door een maatschappij voor intercommunaal vervoer : aan deze maatschappij;
2. buiten deze zones : aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

§ 2. Deze maatschappijen mogen bedoelde diensten aan privémaatschappijen verpachten.

§ 3. De machtigingen voor bijzondere vormen van geregeld vervoer worden afgegeven onder de volgende voorwaarden :

1. De vervoerder moet voldoen aan de door de Koning gestelde eisen inzake zowel de toegang tot het beroep van vervoerder van personen over de weg als de kwaliteit van het materieel, de veiligheid en de tarieven;

2. Inzake werknemersvervoer kan enkel machtiging verleend worden voor bijzondere vormen van geregeld vervoer georganiseerd door de werkgevers.

De werkgevers kunnen van de vervoerde personen een bijdrage in de vervoerkosten eisen; deze bijdrage mag echter individueel niet hoger liggen dan de prijs van een gelijkwaardig abonnement op het openbaar vervoernet van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en collectief niet meer bedragen dan de helft van de kostprijs van het vervoer.

Deze bepaling doet geen afbreuk aan de collectieve overeenkomsten betreffende de tussenkomst van de werkgevers in de vervoerkosten.

Ingeval de werkgever beslist af te zien van de organisatie van een bijzondere vorm van geregeld vervoer voor werknemers, dient hij de vervoerder een behoorlijk gemotiveerde vooropzegging van drie maanden te geven. »

Artikel 6 wordt aangenomen met 13 stemmen voor bij 1 onthouding.

Artikel 7

De Minister geeft uitleg over de verschillende vormen van ongeregeld vervoer. Hierbij volgen de meest voorkomende vormen :

A. « Vervoer in gesloten rondritten » :

Met het oog op het uitvoeren van een excursie of het deelnemen aan een manifestatie, worden op een bepaalde plaats of op diverse plaatsen (bijvoorbeeld in de woonkernen van een gemeente) reizigers met een autocar opgenomen; nadat de laatste deelnemer is opgestapt, dienen de « deuren van de autocar gesloten te blijven » tot op het ogenblik dat diezelfde reizigers — bij het beëindigen van hun reis — afstappen op de plaats(en) waar zij opgestapt zijn. Reizigers die enkel de heenreis of de terugreis wensen mee te maken mogen dus niet vervoerd worden; ook alle omwisseling van reizigers onderweg is verboden.

B. « *Service aller* » :

Un autocar prend en charge des voyageurs à un endroit déterminé ou à divers endroits pour les conduire à un point déterminé, où ces voyageurs prennent un autre moyen de transport (train, avion, bateau) ou y séjournent quelque temps (par exemple brèves vacances); après avoir déposé les voyageurs, l'autocar retourne à vide à son point de départ.

C. « *Autres services occasionnels* »

1. « *Service retour* » : Un autocar se rend à vide à un endroit déterminé pour y prendre en charge des voyageurs arrivés par un autre moyen de transport ou y ayant séjourné un bref laps de temps (congrès, vacances,...)

2. « *Services aller et retour combinés* » (changement de groupe) : un autocar conduit un groupe de voyageurs déterminé à un certain endroit et transporte un autre groupe au retour.

3. Toutes les autres formes de services occasionnels (par exemple pour faire face à un mouvement exceptionnel de voyageurs résultant d'un événement fortuit).

L'article 7 est adopté à l'unanimité.

**

L'ensemble du projet de loi a été adopté à l'unanimité.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 14 membres présents.

Le Rapporteur,
J. BOSMANS.

Le Président,
F. DE BONDT.

B. « *Brengvervoer* » :

Een toerwagen neemt op een bepaalde plaats, of op diverse plaatsen reizigers op om ze naar een bepaald punt te brengen, waar die reizigers op een ander vervoermiddel overstappen (trein, vliegtuig, boot) of er enige tijd verblijven (b.v. korte vakantie); na de reizigers te hebben afgezet, keert de toerwagen ledig naar zijn standplaats terug.

C. « *Ander ongeregeld vervoer* »

1. « *Haalvervoer* » : Een toerwagen rijdt ledig naar een bepaald punt om er reizigers af te halen die daar met een ander transportmiddel toegekomen zijn, een korte tijd hebben verbleven (congres, vakantie,...)

2. « *Gecombineerd breng- en haalvervoer* » (changement de groupe) : een toerwagen brengt een bepaalde reisgroep naar een punt en vervoert een andere groep op de terugreis.

3. Alle andere vormen van ongeregeld vervoer (b.v. om het hoofd te bieden aan een buitengewone reizigersbeweging die uit een toevallige gebeurtenis voortspruit).

Artikel 7 wordt eenparig aangenomen.

**

Het geheel van het wetsontwerp wordt eenparig aangenomen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 14 aanwezige leden.

De Verslaggever,
J. BOSMANS.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.