

Chambre des Représentants

SESSION 1983-1984

20 AVRIL 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 (1)

PAR M. DESUTTER

MESDAMES, MESSIEURS,

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

Il s'agit d'un projet de loi technique, qui a pour objet :

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

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Baudson.

A. — Membres : MM. Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, Th. Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — MM. Anselme, Baudson, Bogaerts, Derycke, M. Harmegnies, Rigo, Van Elewyck. — MM. A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — MM. Gabriels, Somers.

B. — Suppléants : MM. Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys, Willems. — MM. Delizée, Féaux, Guillaume, Leclercq, Peuskens, Ramaekers, Van der Biest, Vanderheyden. — MM. Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mme Van den Poel-Welkenhuysen. — MM. De Beul, De Mol, Meyntjens.

Voir :

865 (1983-1984) :

— N° 1 : Projet de loi.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1983-1984

20 APRIL 1984

WETSONTWERP

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 (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DESUTTER

DAMES EN HEREN,

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

Dit is een technisch wetsontwerp, dat tot doel heeft :

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

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Baudson.

A. — Leden : de heren Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, Th. Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — de heren Anselme, Baudson, Bogaerts, Derycke, M. Harmegnies, Rigo, Van Elewyck. — de heren A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — de heren Gabriels, Somers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys, Willems. — de heren Delizée, Féaux, Guillaume, Leclercq, Peuskens, Ramaekers, Van der Biest, Vanderheyden. — de heren Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mevr. Van den Poel-Welkenhuysen. — de heren De Beul, De Mol, Meyntjens.

Zie :

865 (1983-1984) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

règlements 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°.

Le Ministre n'a pas retenu le texte proposé par le Conseil d'Etat pour le texte néerlandais de l'article 1^{er}. Il estime en effet nécessaire de maintenir les deux mots « autobus » et « autocars », comme d'ailleurs dans le texte français.

* * *

A la demande d'un membre, le Ministre précise enfin que le projet de loi ne concerne pas le transport scolaire concédé à des transporteurs privés.

2. Discussion des articles et votes

Article 1

Un membre demande pourquoi les modifications de terminologie prévues dans l'article 2 ne sont pas reprises à l'article 1, qui modifie l'intitulé de l'arrêté-loi.

Le Ministre répond qu'il souhaite maintenir la terminologie traditionnellement utilisée en Belgique d'« autobus » et « autocars ».

Le règlement n° 117/66/C. E. E. du Conseil du 28 juillet 1966 concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus (Journal officiel des Communautés européennes du 9 août 1966) conserve d'ailleurs les deux termes.

L'article 1 est adopté à l'unanimité.

Art. 2

Cet article est adopté à l'unanimité sans observations.

Art. 3

Cet article insère un article 2bis tendant à créer la possibilité d'imposer en tout ou en partie à certaines sortes de transports de personnes par route, exécutés par des personnes n'exerçant pas la profession de transporteur, la réglementation du transport professionnel, sans devoir modifier encore une fois l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.

Un membre demande si, en vertu de cet article, des volontaires non-professionnels, engagés sans que les conventions collectives soient respectées, pourraient être utilisés régulièrement pour conduire des autobus.

overeenkomsten 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 Minister heeft de door de Raad van State voorgestelde Nederlandse tekst van artikel 1 niet overgenomen. Met name acht hij het noodzakelijk de twee termen « autobussen » en « autocars », die overigens ook in de Franse tekst voorkomen, te handhaven.

* * *

Op verzoek van een lid preciseert de Minister ten slotte dat het wetsontwerp niet van toepassing is op het leerlingvervoer dat aan particuliere vervoerders in concessie is gegeven.

2. Bespreking van de artikelen en stemmingen

Artikel 1

Een lid vraagt waarom de wijzigingen in de terminologie waarvan sprake is in artikel 2, niet zijn overgenomen in artikel 1, dat het opschrift van de besluitwet wijzigt.

De Minister antwoordt dat hij de in België traditioneel gehanteerde terminologie « autobus » en « autocar » wenst te handhaven.

Verordening n° 117/66/E. E. G. van de Raad van 28 juli 1966 betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen over de weg met autobussen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen van 9 augustus 1966) behoudt overigens beide termen.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Dit artikel wordt zonder opmerkingen eenparig aangenomen.

Art. 3

Dit artikel voegt een artikel 2bis in ten einde de mogelijkheid te scheppen aan bepaalde soorten van personenvervoer over de weg dat verricht wordt door personen die geen beroepsvervoerder zijn, de reglementering betreffende het beroepsvervoer geheel of ten dele op te leggen zonder de besluitwet van 30 december 1946 andermaal te moeten wijzigen.

Een lid vraagt of krachtens dit artikel, vrijwilligers die geen beroepsvervoerder zijn en die zijn aangeworven zonder inachtneming van de collectieve arbeidsovereenkomsten, regelmatig tewerkgesteld zouden kunnen worden om een bus te besturen.

Le Ministre répond, en se référant au commentaire de l'article (voir exposé des motifs, p. 2, in fine), que celui-ci tend à permettre au Roi de réglementer le transport de personnes par route effectué à titre non professionnel.

C'est dire que le texte ne rend pas impossible le cas évoqué par le membre.

Le Ministre cite à cet égard les expériences qui ont eu lieu dans les communes de Peer, Bree et Kinrooi.

Le membre demande des précisions sur l'étendue de l'expérience.

Le Ministre répond ce qui suit en ce qui concerne les projets de bus locaux.

1° Motivation

1) la naissance d'une demande de transport en commun, s'approchant étroitement du transport privé;

2) le fait qu'en dehors des heures de pointe, les flux de transport sont tellement faibles dans certaines régions que la desserte du transport régional classique n'est plus justifiable du point de vue financier.

2° Dénomination

La dénomination néerlandophone « buurtbus » trouve son origine aux Pays-Bas.

3° Mode d'exploitation :

Il s'indique d'intégrer l'autobus local dans le transport régional (S. N. C. V.).

Il y a établissement d'itinéraires, d'arrêts, d'horaires et de tarifs, avec intervention de comités de bus locaux à créer, qui veillent d'autre part à la répartition des tâches des chauffeurs volontaires non rémunérés et des chauffeurs de réserve.

Des autorisations provisoires sont octroyées à la S.N.C.V. dans le but d'exploiter ces services, en guise d'essai, comme des services d'autobus publics.

4° Statut des exploitations de bus locaux

a) ils répondent à la définition « service d'autobus public » (transport régulier);

b) en matière d'itinéraire et d'horaire, une certaine souplesse est recommandée pour des adaptations éventuelles.

5° Particularités quant au matériel

Au cas où les chauffeurs volontaires ne disposent que d'un permis de conduire B, l'on est tenu de se limiter à un bus comprenant huit places au maximum, en ce non compris le siège du conducteur.

Pour des bus plus grands, le permis de conduire D est nécessaire.

6° Tarifs

Afin de faciliter la tâche des chauffeurs, un système tarifaire simple sera appliqué (base 2,5 F/km).

* * *

L'article 2 est adopté à l'unanimité.

Art. 4 à 6

Ces articles sont adoptés à l'unanimité sans observations.

De Minister verwijst naar de commentaar bij het artikel (zie memorie van toelichting, blz. 2, in fine) en betoogt dat het ertoe strekt de Koning machtiging te verlenen om het personenvervoer over de weg dat niet beroepshalve wordt verricht, te reglementeren.

Dat betekent dat de tekst het door het lid aangehaalde geval niet onmogelijk maakt.

De Minister verwijst in dit verband naar experimenten in de gemeenten Peer, Bree en Kinrooi.

Het lid vraagt nadere gegevens omtrent die experimenten.

In verband met de plannen inzake buurtbussen betoogt de Minister.

1° Motivering

1) ontstaan van een vraag naar gemeenschappelijk vervoer dat dicht bij het privé-vervoer aanleunt;

2) buiten de piekuren zijn de vervoerstromen in bepaalde gebieden zo gering dat een klassieke streekvervoerbediening financieel niet meer verantwoord is.

2° Benaming

De benaming « buurtbus » werd overgenomen van Nederland.

3° Wijze van exploitatie

De buurtbus moet zijn plaats krijgen in het kader van het streekvervoer (N. M. V. B.).

Vaststelling van de reisroutes, de haltes, de dienstregeling en de tarieven met inspraak van op te richten buurtbuscomité's, die anderzijds toezien op de werkverdeling van de onbezoldigde vrijwillige chauffeurs en reserve-chauffeurs.

Aan de N. M. V. B. worden voorlopige machtigingen afgegeven om die diensten bij wijze van proef als openbare autobusdiensten te exploiteren.

4° Statuut van de buurtbusexploitaties

a) genoemde diensten beantwoorden aan de definitie « openbare autobusdienst » (geregeld vervoer);

b) inzake de reisroute en de dienstregeling moeten eventuele aanpassingen soepel kunnen gebeuren.

5° Bijzonderheden betreffende het materieel

Indien de vrijwillige chauffeurs enkel beschikken over een rijbewijs B dient men zich te beperken tot een bus met ten hoogste 8 zitplaatsen, de bestuurder niet inbegrepen.

Voor grotere bussen is een rijbewijs D noodzakelijk.

6° Tarieven

Om de taak van de chauffeurs te vergemakkelijken wordt een eenvoudig tariefstelsel toegepast (grondslag 2,5 F/km).

* * *

Artikel 2 wordt eenparig aangenomen.

Art. 4 tot 6

Deze artikelen worden zonder opmerkingen eenparig aangenomen.

Art. 7

Cet article remplace l'article 14 de l'arrêté-loi et donne la définition de base des « services occasionnels » d'autocar.

Un membre demande des éclaircissements sur le § 2, qui prévoit que les services occasionnels peuvent être effectués avec une certaine fréquence sans pour autant perdre leur caractère de service occasionnel.

Qui va déterminer cette fréquence ? Un arrêté royal ? Un arrêté ministériel ? L'administration ? Où sera la limite entre service régulier et service occasionnel ?

Le membre estime que le § 2 devrait figurer plus haut, avant les mots « Ils comprennent ».

Deux autres membres sont d'avis que la rédaction de l'article 7 est satisfaisante et claire.

Selon eux, seule l'application du littéra C requiert un arrêté royal et c'est le juge qui interprétera l'ensemble du texte.

Le Ministre déclare que le projet met en concordance la définition des services réguliers et des services occasionnels avec celle utilisée sur le plan international.

L'article 3 du règlement européen (précité) du 28 juillet 1966 s'énonce comme suit :

« 1. Les services occasionnels sont ceux qui ne répondent ni à la définition du service régulier, selon l'article 1^{er}, ni à la définition du service de navette, selon l'article 2. Ils comprennent :

a) les circuits à portes fermées, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ;

b) les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide;

c) tous les autres services.

2. Sauf exceptions autorisées par les autorités compétentes de l'Etat membre intéressé, les services occasionnels ne peuvent ni prendre ni déposer de voyageurs en cours de route. Ils peuvent être effectués avec une certaine fréquence sans pour autant perdre le caractère de service occasionnel ».

Le texte de l'article 7 est inspiré par le point 2 de cet article.

Le Ministre souhaite que l'application de l'article 7 soit souple, dans un cadre qui est strictement défini.

Le membre demande quelle est l'utilité du § 2 étant donné la présence du § 1^{er}, C, qui permet toutes les possibilités en raison de sa rédaction fort vague.

Le Ministre fait remarquer que le § 2 porte sur les 3 lettres du § 1^{er}, à savoir A, B et C.

Plusieurs membres demandent pourquoi l'article 7 supprime la référence à l'article 19 qui figure dans l'article 14 actuel de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.

Cet article 14 prévoit en effet *in fine* que « par mesure générale, le Roi peut attribuer à d'autres transports de personnes en groupes par véhicules automobiles, le caractère de services d'autocars.

Ces cas seront déterminés dans les conditions générales à arrêter par le Roi par application de l'article 19 du présent arrêté-loi ».

Art. 7

Dit artikel vervangt artikel 14 van de besluitwet en geeft de basisdefinitie van « ongeregeld vervoer » per autocar.

Een lid vraagt opheldering omtrent § 2, die bepaalt dat ongeregeld vervoer met een zekere regelmaat plaats kan vinden zonder dat daarbij het karakter van ongeregeld vervoer verloren gaat.

Hoe zal die regelmaat worden bepaald ? Bij koninklijk besluit ? Bij ministerieel besluit ? Door de administratie ? Waar ligt de grens tussen geregeld vervoer en ongeregeld vervoer ?

Het lid is de mening toegedaan dat § 2 hoger zou moeten staan en wel vóór de woorden « Het ongeregeld vervoer omvat ».

Twee andere leden menen dat de redactie van artikel 7 bevredigend en duidelijk is.

Volgens hen vergt alleen de toepassing van letter C een koninklijk besluit en komt het aan de rechter toe de gehele tekst te interpreteren.

De Minister verklaart dat het ontwerp de definitie van geregeld vervoer en ongeregeld vervoer in overeenstemming brengt met die welke op internationaal vlak geldt.

Artikel 3 van (voornoemde) Europese verordening van 28 juli 1966 luidt als volgt :

1. Ongeregeld vervoer is het vervoer dat noch aan de definitie van geregeld vervoer in artikel 1, noch aan de definitie van pendelvervoer in artikel 2 beantwoordt. Het omvat :

a) het vervoer in gesloten rondritten, dat wil zeggen vervoer met hetzelfde voertuig dat dezelfde groep reizigers over het gehele traject vervoert en naar de plaats van vertrek terugbrengt;

b) het vervoer waarbij de heenreis met reizigers en de terugreis zonder reizigers plaatsvindt;

c) alle andere vormen van vervoer.

2. Behalve wanneer de bevoegde instanties van de belanghebbende lid-staten uitzonderingen toestaan, is het onderweg opnemen of afzetten van reizigers bij ongeregeld vervoer verboden. Dit vervoer kan met een zekere regelmaat plaatsvinden zonder dat daardoor het karakter van ongeregeld vervoer verloren gaat. »

De tekst van artikel 7 is ingegeven door punt 2 van bovenstaand artikel.

De Minister wenst dat artikel 7 op een soepele wijze en in een nauwkeurig omlijnd kader toegepast wordt.

Een lid vraagt naar het nut van § 2, gelet op § 1, C, die wegens de zeer vage redactie ervan alle mogelijkheden openlaat.

De Minister merkt op dat § 2 nuttig is, omdat hij van toepassing is op de letters A, B en C van § 1.

Verscheidene leden vragen waarom in artikel 7 de verwijzing naar artikel 19, die in het huidige artikel 14 van de besluitwet van 30 december 1946 voorkomt, wordt weggelaten.

Dat artikel bepaalt immers *in fine* dat « de Koning bij algemene maatregel aan andere diensten tot vervoer van personen in groep, het karakter van autocardiens kan toekennen.

Deze gevallen zullen worden bepaald in de algemene voorwaarden bij toepassing van artikel 19 van deze besluitwet door de Koning vast te stellen ».

Le Ministre répond que l'absence de référence à l'article 19 se justifie par le souci de permettre que certaines dérogations ponctuelles dans la durée puissent être accordées rapidement. En effet, l'article 19 prévoit la nécessité d'un arrêté royal qui fixe les conditions générales imposées aux exploitants des services d'autobus et d'autocars, ce qui constitue une procédure assez lourde.

Sur demande d'un membre, le Ministre précise que l'article 19 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 subsiste.

La Commission décide de modifier la présentation de l'article 7 en remplaçant les mots « Ils comprennent » du 2^e alinéa par les mots « § 2 ». Les services occasionnels comprennent » et en remplaçant, au dernier alinéa, les mots « § 2 » par « § 3 ».

L'article 7 ainsi modifié est adopté à l'unanimité.

* * *

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

Le Rapporteur,

E. DESUTTER

Le Président,

A. BAUDSON

ARTICLE MODIFIÉ PAR LA COMMISSION

Art. 7

L'article 14 du même arrêté-loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 14. — § 1^{er}. Les services occasionnels sont ceux qui assurent des transports en commun de personnes, ne répondant ni à la définition du service régulier, mentionnée à l'article 3, ni à la définition du service régulier spécialisé indiquée à l'article 11.

§ 2. Les services occasionnels comprennent :

A. Les circuits à portes fermées, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ.

B. Les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide.

C. Les autres formes de services occasionnels à déterminer par le Roi.

§ 3. Ces services peuvent être effectués avec une certaine fréquence sans pour autant perdre leur caractère de services occasionnels. »

De Minister antwoordt dat de verwijzing naar artikel 19 werd weggelaten om op een snelle wijze afwijkingen inzake duur te kunnen toestaan. Artikel 19 bepaalt immers dat een koninklijk besluit noodzakelijk is voor de vaststelling van de aan de exploitanten van autobus- en autocardiens op te leggen algemene voorwaarden en de desbetreffende procedure is nogal log.

Op verzoek van een lid preciseert de Minister dat artikel 19 van de besluitwet van 30 december 1946 van kracht blijft.

De Commissie besluit de indeling van artikel 7 te wijzigen door de woorden « Het ongeregeld vervoer omvat » te laten voorafgaan door de woorden « § 2 » en door in het laatste lid de woorden « § 2 » te vervangen door de woorden « § 3 ».

Het aldus gewijzigde artikel 7 wordt eenparig aangenomen.

* * *

Het gehele wetsontwerp wordt eenparig aangenomen.

De Rapporteur,

E. DESUTTER

De Voorzitter,

A. BAUDSON

ARTIKEL GEWIJZIGD DOOR DE COMMISSIE

Art. 7

Artikel 14 van dezelfde besluitwet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 14. — § 1. Onder ongeregeld vervoer wordt het gemeenschappelijk vervoer van personen verstaan dat noch aan de definitie van het geregeld vervoer van artikel 3, noch aan de definitie van de bijzondere vormen van geregeld vervoer van artikel 11 beantwoordt.

§ 2. Het ongeregeld vervoer omvat :

A. Het vervoer in gesloten rondritten, dat wil zeggen vervoer met hetzelfde voertuig dat dezelfde groep reizigers over het gehele traject vervoert en naar de plaats van vertrek terugbrengt.

B. Het vervoer waarbij de heenreis met reizigers en de terugreis zonder reizigers plaatsvindt.

C. Andere, door de Koning te bepalen vormen van ongeregeld vervoer.

§ 3. Dit vervoer kan met een zekere regelmaat plaatsvinden zonder dat daardoor het karakter van ongeregeld vervoer verloren gaat. »