

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1929-1930		N° 330	
		SÉANCE du 25 juin 1930	VERGADERING van 25 Juni 1930
		Zittingsjaar 1929-1930	

PROJET DE LOI

portant revision de la législation
sur les services publics d'autobus et d'autocars.

EXPOSE DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

Les exploitants de transports en commun, utilisant la voie ferrée, l'eau ou la route, s'exercent et se développent en général sur des voies appartenant à la communauté.

Il importe que tous ceux qui se livrent à ces exploitations concourent à assurer à l'activité du pays le maximum de facilités possible.

Sans tolérer d'aucune façon un monopole des moyens de transports, l'Etat ne doit pas permettre des concurrence excessives qui, au lieu d'être fécondes, deviendraient rapidement néfastes pour la collectivité, au bénéfice exclusif de l'un ou l'autre concessionnaire.

Dans l'intérêt général, il faut organiser la collaboration et la coordination de tous les transports publics. Tous les efforts doivent tendre à assurer aux transports un maximum de facilités, de confort, de sécurité et de rapidité.

**

Les transports automobiles en commun par la route sont régis par la loi du 15 septembre 1924 qui subordonne à une autorisation légale toute organisation d'un service public et régulier de transport de personnes par autobus.

Dans l'esprit du législateur, cette loi devait pousser au développement de l'industrie des transports par autobus; elle devait aboutir à une saine réglementation des transports de personnes par la route.

Le but que visaient les auteurs de la loi de 1924 ne paraît pas avoir été atteint, puisque nombreuses sont les exploitations d'autobus ou d'autocars qui fonctionnent irrégulièrement.

Ces entreprises constituent une entrave à l'essor de services rationnellement exploités. Elles n'offrent pas de

WETSONTWERP

tot herziening van de wetgeving
betreffende de openbare autobus- en autocardiensten.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De exploitaties van gemeenschappelijk vervoer, per spoor-, water- of steenweg, worden doorgaans doorgevoerd en uitgebreid op baten die aan de gemeenschap toebehoren.

Al degenen die deze exploitaties uitbaten moeten samenwerken om aan de bedrijvigheid van het land het meeste gemak te verschaffen.

Zonder in geenen deele een monopool van de vervoermiddelen toe te laten, mag de Staat geen overdreven concurrenties veroorloven die, in plaats van vruchten af te werpen, al gauw noodlottig zouden worden voor de gemeenschap, dit uitsluitend ten voordeele van een of andere concessiehouder.

De samenwerking en de ordening van al de openbare vervoersmiddelen moeten, in het algemeen belang, geregeld worden. Alle krachten dienen ingespannen om aan de vervoersmiddelen het maximum gemak, confort, veiligheid en snelheid te verzekeren.

**

Het gemeenschappelijk vervoer per automobiel op de steenwegen is geregeld door de wet van 15 September 1924, die de inrichting van elken openbaren en regelmatigen dienst voor het vervoer van personen per autobus, van een wettelijke toelating afhankelijk maakt.

Het inzicht van den wetgever was, door deze wet, de uitbreiding van de nijverheid van het autobus-verkeer aan te wakkeren; zij moest leiden tot een behoorlijke regeling van het vervoer der personen op de wegen.

Het doel door de ontwerpers van de wet van 1924 beoogd, schijnt niet bereikt te zijn geworden, aangezien de onregelmatig werkende exploitaties van autobussen en autocars talrijk zijn.

Deze ondernemingen zijn een hindernis voor den opgang der behoorlijk geëxploiteerde diensten. Zij leveren geen

garanties suffisantes pour la sécurité des voyageurs et des routes. Elles empêchent réellement la coordination des moyens de transport du pays.

Au surplus, l'existence de deux services là où un seul suffit est un non-sens économique, puisqu'elle implique l'immobilisation d'un double capital et de doubles dépenses d'exploitation pour un trafic qui peut être assuré par un seul service.

Le Gouvernement est d'avis qu'une révision de la loi du 15 septembre 1924 s'impose.

**

Tout service réunissant les conditions spécifiées sous a) et b) de l'article premier tombe sous l'application de la loi.

En principe, est considéré service public d'autobus ou d'autocars, tout service de véhicules automobiles ou à traction mécanique indépendante, circulant sur la route, créé à l'usage du public pour le transport exclusif de personnes ou pour le transport de personnes et de marchandises, lorsque sa destination ou son itinéraire est déterminé d'avance, même approximativement, par celui qui l'organise ou qui l'exploite.

Tel sera le cas, par exemple, des services d'autocars à destination des centres sportifs ou touristiques, dont l'exploitant ou l'organisateur a déterminé lui-même la destination ou l'itinéraire, peu importe que la clientèle prenne place dans les véhicules chez le garagiste, à l'endroit du stationnement ou en cours de route, que l'itinéraire soit fixe ou variable, que cette clientèle soit déposée sur les lieux mêmes de la destination du voyage ou aux environs de ceux-ci.

Les moyens de transport circulant sur rails ou comportant des installations de distribution de force motrice ne sont pas régis par la présente loi.

L'article 3 prévoit la création du *Comité Consultatif des Autobus* dont les membres seront nommés par le Roi et qui comprendra des délégués de tous les grands groupements intéressés. Ce Comité sera chargé d'exprimer son avis sur l'utilité des services projetés, sur les titres de certaines entreprises de transports et soumissionnaires à l'obtention d'un service, sur les conditions auxquelles devra être subordonné l'octroi d'autorisations, sur les mesures à prendre contre les services irréguliers, sur les subventions à accorder à certaines exploitations, bref sur toutes questions intéressant les services régis par la loi.

Dès qu'ils sont en possession d'une demande tendant à créer un service, les pouvoirs qui ont qualité pour accorder et pour approuver les autorisations procéderont à une enquête sur l'utilité du service.

Cette enquête est nécessaire, car il faut éviter que des concurrences excessives provoquent, au grand préjudice de la population, la disparition des voies ferrées ou d'exploitations d'autobus existants.

Si l'utilité du service est reconnue, le Roi fixera les conditions auxquelles les pouvoirs autorisants pourront accorder l'autorisation et notamment l'itinéraire du ser-

voldoende waarborgen op voor de veiligheid van de reizigers en van de wegen. Zij staan feitelijk de coordinatie der verkeersmiddelen van het land in den weg.

Trouwens, de aanwezigheid van twee diensten daar waar één enkele volstaat, is, economisch gesproken, onzin, daar zij, voor een verkeer dat door één enkelen dienst kan verzekerd worden, een dubbel kapitaal vastlegt en dubbele exploitatiekosten vergt.

De Regering is van meening dat de herziening van de wet van 15 September 1924 zich opdringt.

**

Elke dienst die de voorwaarden vereenigt voorzien bij letters a) en b) van artikel 1, valt onder toepassing van de wet.

Wordt, in princip, aanzien als openbare autobus- of autocardienst, elke dienst van vervoermiddelen per automobiel of met alleenwerkende mechanische trekkracht, die langs de wegen, ten gerieve van het publiek, voor het vervoer van personen alleen of van personen en goederen ingericht zijn, wanneer bestemming en reisswijzer- al zij het maar bij benadering- door den inrichter-uitbater vooraf bepaald zijn.

Dit zal, bij voorbeeld, het geval zijn voor de autocardiensten welke sport- of toeristencentra bedienen, wier exploitant of wier inrichter zelf de bestemming of den reisswijzer bepaald heeft, ongeacht de klienteel in de rijtuigen plaats neme bij den garagist, op de stilstandplaats of onderweg, ongeacht ook de reisswijzer vastbepaald op veranderlijk weze; ook nog of de gebruikers op de plaats zelf der bestemming of in dezer nabijheid afstappen.

De vervoermiddelen die op riggels loopen of installaties bevatten voor drijfkracht- verdeling vallen niet onder toepassing van deze wet.

Artikel 3 voorziet de oprichting van een *Raadgevend Comité voor Autobussen* waarvan de leden door den Koning zullen benoemd worden en die afgevaardigden zal bevatten van al de belanghebbende groepeeringsen. Dit comité zal zijn advies uitbrengen over het nut der ontworpen diensten, over de aanspraken van zekere vervoerondernemingen en concessiehouders op het bekomen van een dienst, over de voorwaarden aan dewelke de toelating van vergunningen zal moeten onderhevig gemaakt worden, over de maatregelen te treffen tegenover de onregelmatige diensten, over de toelagen te verleen aan zekere exploitaties, in een woord over al de vraagstukken welke de onder toepassing der wet vallende diensten aanbelangen.

Zoodra zij in het bezit zijn van een vraag strekkende tot het inrichten van een dienst, zullen de machten die bevoegd zijn om de toelating te verleen en goed te keuren, een onderzoek instellen over het nut van den dienst.

Dit onderzoek is noodig, want er moet belet worden dat overdreven concurrenties, ten nadeele van de bevolking, het verdwijnen van spoorwegen of bestaande autobuslijnen na zich slepen.

Eens dat het nut van den dienst erkend is, zal de Koning de voorwaarden vaststellen tegen dewelke de vergunninggevende machten de toelating mogen verleen en namelijk

vice, le taux des tarifs, les garanties financières de l'exploitant, les garanties et les caractéristiques que les véhicules devront présenter au point de vue de la sécurité et du confort des voyageurs, des usagers de la route et des voies de communications, les conditions d'aptitudes physiques, professionnelles et morales exigées du personnel préposé à la desserte des voitures, les garanties imposées en vue d'assurer la fréquence et la régularité du service, les prestations gratuites imposées aux exploitants dans l'intérêt des échanges postaux et télégraphiques et du fonctionnement des services publics.

En outre, le Roi pourra exiger des exploitants que les risques d'accident et d'incendie soient couverts par des compagnies d'assurances ou des assureurs agréés.

La durée de l'autorisation pourra atteindre 30 ans. Ce délai peut être indispensable pour permettre l'amortissement des capitaux immobilisés par des exploitations importantes.

**

L'intérêt général exige que les exploitations existantes ne disparaissent pas, que de nombreux services soient créés et que les entreprises soient exploitées dans les meilleures conditions possibles.

Les services d'autobus organisés de façon irréprochable sont relativement peu nombreux, parce que nombre d'entrepreneurs sérieux craignant que, dans la suite, des concurrences excessives viennent compromettre leur entreprise, renoncent à solliciter l'autorisation d'exploiter des services d'autobus.

Dans l'intérêt même du public, il faut donner l'assurance à ceux qui obtiennent l'autorisation d'exploiter un service permanent de même qu'à ceux qui exploitent déjà un service de transport public de personnes dans des conditions irréprochables, qu'aucun nouveau service, susceptible de concurrencer leur exploitation de façon sensible, ne sera autorisé sans qu'ils aient été invités à exploiter ce nouveau service.

En pratique, lorsque la nécessité de créer un nouveau service aura été reconnue, l'autorisation de l'exploiter sera offerte, le cas échéant, à l'entrepreneur du service public et régulier de transport de voyageurs, régulièrement concédé ou autorisé et exploité de façon irréprochable, qui assure déjà la majeure partie du trafic que le nouveau service se propose d'assurer.

Si le service à créer ne se trouve pas dans de telles conditions, si l'exploitant pressenti ne désire pas exploiter le service qui lui est offert ou s'il refuse de l'exploiter aux conditions fixées par le Roi, le pouvoir autorisant aura recours à l'adjudication publique.

Parmi les soumissionnaires, la préférence pourra être donnée :

D'abord à celui qui s'engage à exploiter, dans un délai jugé acceptable, un autre service reconnu d'utilité publique et qui ne trouve pas d'amateur, en donnant la priorité à

den reiswijzer van den exploitant, de waarborgen en de kenmerken welke de rijtuigen moeten aanbieden onder oogpunt van veiligheid en confort der reizigers, der gebruikers van de baan en van de gemeenschapsmiddelen, de voorwaarden betreffende de lichamelijke, zedelijke en beroepsbekwaamheid welke moeten vereischt worden van het personeel dat aangesteld is om de rijtuigen te bedienen, de voorwaarden welke moeten geveerd worden om het aantal en de regelmaat der ritten te verzekeren, de gratisdiensten welke aan de exploitanten opgelegd worden in het belang van het post- en telegraafverkeer en van de werking der openbare diensten.

Verders zal de Koning van de exploitanten mogen eischen dat het ongevallen- en brandgevaar gedekt weze door verzekeringsmaatschappijen of aangestelde verzekeraars.

De duur van de toelating zal dertig jaar mogen bereiken. Deze termijn kan onontbeerlijk zijn om de delging der door belangrijke exploitaties vastgestelde kapitalen mogelijk te maken.

**

Het algemeen belang eischt dat de bestaande exploitaties niet verdwijnen, dat talrijke diensten in het leven worden geroepen, en dat de ondernemingen in de best mogelijke voorwaarden geëxploiteerd worden.

Er bestaan betrekkelijk weinig onberispelijk ingerichte autobusdiensten, omdat veel ernstige ondernemers vreezen dat overdreven concurrentie later hun onderneming in gevaar zal brengen en zij er aldus van afzien de toelating te vragen om autobusdiensten te exploiteeren.

In het belang van het publiek moet men aan diegenen die de toelating verkrijgen een blijvend dienst te exploiteeren, zoowel als aan dezen die reeds in onberispelijke voorwaarden een openbaren dienst voor het personen-vervoer exploiteeren de verzekering geven dat geen enkele dienst, die van aard zou zijn op merkbare wijze hun exploitatie concurrentie aan te doen, zal toegelaten worden zonder dat zij uitgenoodigd worden dezen nieuwen dienst te exploiteeren.

Praktisch, wanneer de noodzakelijkheid van een nieuwen dienst zal erkend zijn, zal de machtiging om hem uit te baten desgevallend aangeboden worden aan den ondernemer van den openbaren en regelmatigen dienst voor reizigersvervoer, die regelmatig vergund of toegelaten is en op onberispelijke wijze geëxploiteerd wordt, en reeds het grootste gedeelte van het verkeer verzekert dat de nieuwe dienst voornemens is waar te nemen.

Indien de in te richten dienst zich niet in deze voorwaarden bevindt, indien de gepolste exploitant den dienst welke hem aangeboden wordt niet wenscht waar te nemen, of indien hij weigert hem te exploiteeren in de voorwaarden door den Koning vastgesteld, zal de vergunning geveende macht tot openbare aanbesteding overgaan.

Onder de aanbesteders zal de voorkeur mogen gegeven worden :

— eerst aan degene die de verbintenis aangaat binnen een redelijk bevonden termijn, een anderen wegens openbaar nut noodig bevonden dienst te exploiteeren, waarvoor

celui qui exploite ou a exploité un service public de transport de personnes de façon irréprochable;

Ensuite à celui qui exploite ou a exploité de façon irréprochable un service public de transport de personnes, reconnu d'utilité publique et qui est déficitaire, malgré une bonne exploitation;

Enfin à celui qui exploite ou a exploité un service public de transports de personnes dans des conditions irréprochables.

La prorogation des autorisations venant à échéance sera accordée aux conditions fixées par le Roi, à celui qui a exploité son service dans des conditions irréprochables, après avoir pris l'avis des Communes et des Députations permanentes intéressées.

**

Dans la situation actuelle, les exploitants de services non autorisés sont punis de peines légères; la confiscation du matériel n'est pas admise.

C'est en partie à cause de l'insuffisance de sanctions que la loi de 1924 n'a pas porté tous ses fruits.

Les dispositions de l'article 7 confèrent au juge le droit de faire application, en cas de récidive, du premier alinéa de l'article 43 du Code Pénal, qui ordonne la confiscation des objets qui ont servi à commettre l'infraction.

Il faut permettre au juge d'appliquer cette sanction lorsqu'il se trouve en présence d'un récidiviste qui s'obstine à exploiter des services irréguliers.

En ce qui concerne les dommages-intérêts, le juge les fixera à la requête civile éventuelle du Ministre des Transports agissant au nom de l'Etat. Ces dommages pourront atteindre le montant de la redevance qu'aurait dû payer le service, au cas où il aurait réalisé le maximum de recettes durant son fonctionnement et où il lui aurait été appliqué le taux le plus fort perçu des services réguliers similaires fonctionnant dans la province.

**

En cas de cession ou de fusion, la réadjudication du service n'aura pas lieu. Il faut laisser au détenteur d'une autorisation le bénéfice de cette autorisation, qu'il désire céder pour une cause quelconque. Si son exploitation donne lieu à reproches, les pouvoirs compétents auront toujours la faculté de provoquer la révocation de l'autorisation (art. 9). Si l'exploitant proposé ne donne pas toutes les garanties nécessaires, les pouvoirs compétents pourront toujours s'opposer à la cession ou à la fusion.

**

geen ondernemer gevonden wordt; de voorgang zal gegeven worden aan dengene die op onberispelijke wijze een openbaren dienst voor personenvervoer exploiteert of heeft geëxploiteerd;

— vervolgens aan dengene die op onberispelijke wijze een openbaren dienst voor personenvervoer exploiteert of geëxploiteerd heeft, die als zijnde van openbaar nut erkend is, en niettegenstaande een goede uitbating, een tekort heeft;

— eindelijk aan dengene die een openbaren dienst voor personenvervoer in onberispelijke voorwaarden exploiteert of geëxploiteerd heeft.

De verlenging der machtigingen welke ten einde loopen zal, na advies uitgebracht door de betrokken gemeenten en bestendige Deputaties, tegen de voorwaarden door den Koning vastgesteld, verleend worden aan dengene die in onberispelijke voorwaarden zijn dienst geëxploiteerd heeft.

**

In den huidige toestand worden aan de exploitanten van niettoegestane diensten lichte straffen opgelegd; de verbeurdverklaring van het materieel is niet aangenomen.

Het is gedeeltelijk aan de ontoereikendheid der sancties te wijten dat de wet van 1924 al zijn vruchten niet heeft gedragen.

De beschikkingen van artikel 7 kennen aan den rechter het recht toe, bij hervalling, de eerste alinea van artikel 43 van het strafwetboek toe te passen die de verbeurdverklaring oplegt van de voorwerpen welke gediend hebben om de overtreding te begaan.

Het moet den rechter toegelaten zijn deze sanctie toe te passen wanneer hij zich tegenover een wetsovertreder bevindt die hervalt of die er op staat onregelmatige diensten te exploiteeren.

Wat de schadevergoeding betreft, de rechter zal ze vaststellen op gebeurlijk verzoekschrift om intrekking van het vonnis uitgaande van den Minister van Verkeerswezen, handelende in naam van den Staat. Deze schadevergoeding zal het beloop kunnen bereiken van de som welke de dienst had moeten betalen in geval hij gedurende zijn werking het maximum ontvangsten had geïnd en hem het hoogste bedrag toegepast geweest ware welke van soortgelijke, regelmatige, in de provincie werkende diensten zou geëischt worden.

**

In geval van afstand of ineensmelting, zal de heraanbesteding van den dienst geen plaats hebben. Aan den houder van een toelating moet het voordeel van deze toelating, welke hij voor welke reden ook wenscht af te staan, gelaten worden. Indien zijn exploitatie tot kritiek aanleiding geeft, hebben de bevoegde machten altijd het recht de herroeping van de toelating aan te vragen (art. 9). Indien de voorgestelde exploitant alle noodige waarborgen niet oplevert, kunnen de bevoegde machten zich steeds verzetten tegen den afstand of de ineensmelting.

**

La loi du 15 septembre 1924 est abrogée. Les services régulièrement autorisés en vertu des lois antérieures peuvent continuer leurs exploitations, aux conditions et dans les limites prévues par leurs cahiers des charges.

Ces services seront cependant soumis à la réglementation générale résultant de la présente loi, notamment en ce qui concerne les garanties et les mesures de sécurité. Ces services jouiront de tous les avantages accordés aux services réguliers autorisés par la présente loi.

*
**

La Société Nationale des Chemins de fer belges pourra être autorisée à établir et, éventuellement, à exploiter des services de transports automobiles sur route. Elle est également autorisée à prendre des intérêts dans de pareilles entreprises. Ces droits conférés à la Société Nationale des Chemins de fer belges ont pour but de permettre la coordination des transports par rail et par route. Cette coordination est en voie de réalisation dans la plupart des pays étrangers. Elle permettra à la Société Nationale des Chemins de fer belges d'organiser plus économiquement son exploitation et de réduire ainsi la charge des transports qui pèse sur la communauté.

Dans le but de remplacer, par une conjugaison d'intérêts, la concurrence préjudiciable que se font les chemins de fer et les entrepreneurs de transports par automobile, il faut permettre à la Société Nationale des Chemins de fer belges de s'intéresser à des entreprises de transports par route.

*
**

La loi du 11 août 1924, amendée par celle du 20 juillet 1927, prévoit notamment que, dans certains cas déterminés, la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux jouit de droits de préférence pour l'exploitation de services publics et réguliers d'autobus.

Il serait logique d'accorder les mêmes droits de préférence à la Société Nationale des Chemins de fer belges mais, dans ce cas, les deux sociétés nationales jouiraient, en fait, d'un véritable monopole pour tous les services susceptibles d'être exploités.

Le Gouvernement est d'avis qu'il ne se justifie pas que la Société Nationale des Chemins de fer belges et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux jouissent de privilèges en matière d'autorisation d'exploiter des services d'autobus et d'autocars qui ne soient accordés à toute entreprise régulière de transports en commun de personnes. Il ne se justifie pas davantage que les dites Sociétés Nationales soient astreintes à des obligations qui ne sont pas imposées à des entreprises particulières de transports par la route.

Il propose de soumettre au régime du droit commun la Société Nationale des Chemins de fer belges et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux, en ce qui concerne les services publics d'autobus et d'autocars.

De wet van 15 September 1924 wordt ingetrokken. De, krachtens vroegere wetten regelmatig geoorloofde diensten mogen hun exploitaties voortzetten, in de voorwaarden en binnen de perken bij hunne lastkobieren voorzien.

Deze diensten zullen nochtans onderworpen zijn aan de algemeene regeling der onderhavige wet, onder meer wat de veiligheidswaarborgen en maatregelen betreft.

Deze diensten zullen al de voordeelen genieten door deze wet aan de regelmatige diensten verleend.

*
**

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen zal kunnen gemachtigd worden diensten voor automobiëlvervoer op de wegen in te richten en desgevallend te exploiteeren. Het is haar ook toegelaten zekere belangen te hebben in dergelijke ondernemingen. Deze rechten, aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen toegestaan, hebben voor doel de coordinatie van het vervoer per spoor en per baan mogelijk te maken. Deze coordinatie wordt nu verwezenlijkt in de meeste vreemde landen. Zij zal de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen toelaten hare exploitatie economischer in te richten en aldus den last van het vervoer te verlichten die op de gemeenschap drukt.

Ten einde, door het samenbrengen van belangen, de na-deelige mededinging te vervangen welke bestaat tusschen de Spoorwegen en de ondernemers van vervoer per automobiël, moet men de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen toelaten een aandeel te nemen in de ondernemingen van vervoer per baan.

*
**

De wet van 11 Augustus 1924, gewijzigd door die van 20 Juli 1927, voorziet onder andere dat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in zekere bepaalde gevallen zekere voorrangrechten heeft voor de exploitatie van openbare en regelmatige autobusdiensten.

Het ware logisch dezelfde voorrangrechten aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen te verleen maar dan zouden de twee Nationale Maatschappijen, feitelijk, van een echt monopolie genieten voor al de diensten die kunnen geëxploiteerd worden.

De Regeering meent dat het niet te rechtvaardig zijn zou dat de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen van voorrechten genieten in zake toelating om autobus- en autocardiens te exploiteeren, voorrechten die niet zouden toegekend zijn aan hetzij welke regelmatige onderneming van gemeenschappelijk vervoer van personen. Het ware ook niet te rechtvaardigen dat aan gezegde Nationale Maatschappijen verplichtingen zouden worden opgelegd waaraan privaatondernemingen van vervoer per baan niet zouden verbonden zijn.

De Regeering stelt voor de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen wat de openbare autobus en autocardiens betreft aan het regiem van het gemeen recht te onderwerpen.

Comme conséquence, les 2^e et 3^e alinéas de l'article 1^{er} de la loi du 11 août 1924, de même que le 3^e alinéa (nouveau) de l'article 11 des statuts de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux sont abrogés.

Il est à considérer que, dans l'esprit du législateur, l'octroi des droits de préférence, inscrits dans la loi du 11 août 1924, devait empêcher que des exploitations d'autobus concurrencent les lignes ferrées, au point de provoquer leur disparition.

Le droit de préférence, prévu au 2^e alinéa de l'article 6 de la présente loi donne, sur ce point, toutes garanties non seulement aux deux Sociétés Nationales, mais d'une façon générale à toutes les entreprises de transport public de voyageurs, concédées ou autorisées, puisqu'il y est prévu que, lorsque la nécessité de créer un service public d'autobus ou d'autocars aura été reconnue, l'autorisation de l'exploiter pourra être accordée par priorité à l'entrepreneur dont le service dessert la majeure partie des localités importantes à desservir par le nouveau service.

**

Actuellement, les pouvoirs publics subordonnent fréquemment l'octroi d'autorisations d'exploiter des services d'autobus au paiement de redevances en faveur des communes et des sociétés nationales de chemins de fer.

Le principe du paiement de ces redevances n'est pas à l'abri de toute critique. En effet, les gros camions automobiles occasionnent bien souvent plus de dégâts à la voirie que les autobus. D'autre part, le paiement d'indemnités compensatoires aux exploitations ferroviaires, pour motif de concurrence, peut être contraire au développement des services publics d'autobus.

Le Gouvernement propose de substituer au régime actuellement en vigueur un régime qui consiste à imposer, dans la plupart des cas, à charge des exploitations autorisées en vertu de la présente loi, le paiement de redevances en faveur de l'Etat exclusivement. Ces redevances seront modérées. Elles serviront à constituer un fonds qui sera utilisé comme suit :

1^o les Provinces et les Communes qui, du fait de la circulation des services d'autobus autorisés, sont astreintes, à des dépenses d'entretien et de surveillance de voirie exceptionnelles, pourront obtenir des subsides prélevés sur ce fonds. Par contre, ni les Provinces, ni les Communes ne pourront imposer aux services publics régis par la présente loi le paiement, en leur faveur, de taxes, redevances qui ne sont pas imposées aux propriétaires d'autres véhicules automobiles;

2^o les services d'autobus reconnus d'utilité publique qui sont déficitaires malgré une bonne exploitation, pourront être subventionnés aux conditions qui seront fixées par le Roi. En effet, l'intérêt général veut que des exploitations qui sont déficitaires soient maintenues, que de nouvelles exploitations dont les résultats financiers apparaissent problématiques soient créés.

L'allocation de subsides constituera un encouragement à l'essor de l'industrie des transports par autobus;

Dienvolgens worden de tweede en derde alinea's van artikel 1 van de wet van 11 Augustus 1924, alsook de derde (nieuwe) alinea van artikel 11 der Statuten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ingetrokken.

Er valt op te merken dat, in den geest van den wetgever, de toekenning van voorkeurrechten, in de wet van 11 Augustus 1924 vermeld, moest verhinderen dat autobusexploitaties een zoodanige concurrentie zouden aandoen aan spoorlijnen dat zij de verdwijning van deze laatste zouden medebrengen.

Het recht van voorkeur, voorzien bij alinea 2 van artikel 6 van onderhavige wet, geeft te dien opzichte, alle waarborgen niet alleen aan de twee Nationale Maatschappijen, maar in 't algemeen aan alle openbare vergunde of toegelaten ondernemingen van reizigersvervoer, daar er aldaar voorzien wordt dat, wanneer het noodig is bevonden een openbaren autobus- of autocardiensdienst in te richten, de toelating deze te exploiteeren bij voorrang mag verleend worden aan den ondernemer wiens dienst het grootste gedeelte van de belangrijke plaatsen bedient welke de nieuwe dienst moet bedienen.

**

Thans maken de openbare overheden dikwijls de toelating om autobusdiensten te exploiteeren afhankelijk van de betaling van geldsommen ten voordeele van gemeenten en Nationale Spoorwegmaatschappijen.

Het beginsel van de betaling van geldsommen is niet van alle kritiek vrij te pleiten. De zware vervoerautos veroorzaken inderdaad aan de wegenis zeer dikwijls meer schade dan de autobussen. Van een andere zijde kan de betaling wegens concurrentie, van vergeldingssommen aan de spoorweguitbaters, de uitbreiding van de openbare autobusdiensten tegenwerken.

De Regeering stelt voor het huidig regiem te vervangen door een regiem waarbij, in de meeste gevallen, ten laste van de exploitaties door onderhavige wet toegelaten, de betaling van een geldsom zou opgelegd worden uitsluitend ten bate van den Staat. Deze taksen zouden gematigd zijn. Zij zullen dienen om een fonds op te richten dat als volgt zou benuttigd zijn :

1^o De provincieën en de gemeenten, die wegens het doorrijden van veroorloofde autobusdiensten, verplicht zijn buitengewone uitgaven te doen voor onderhoud en toezicht der wegen, kunnen toelagen ontvangen genomen uit dit fonds. Integendeel zullen noch de provincieën noch de gemeenten op de openbare diensten die onder toepassing vallen van deze wet, ten hare voordeele, taksen of belastingen mogen heffen welke niet opgelegd worden aan de eigenaars van andere automobiel-rijtuigen;

2^o De autobusdiensten welke als openbaar nut erkend zijn en niettegenstaande een goede uitbating niet genoeg ontvangsten maken, zullen toelagen kunnen ontvangen in de voorwaarden door den Koning bepaald. Inderdaad, het algemeen belang vergt dat deze uithalingen behouden blijven, dat de nieuwe exploitaties wier financieele uitslagen problematisch schijnen zouden in 't leven geroepen worden.

Het verleen van toelagen zal een aanmoediging zijn voor de nijverheid van het vervoer per autobus;

3° le Fonds spécial et temporaire des Routes institué par la loi du 24 avril 1928 pourra recevoir également des subsides prélevés sur ce fonds.

Le Comité consultatif des Autobus sera appelé à donner son avis sur l'allocation et la répartition des subsides prélevés sur le fonds constitué par les redevances.

Le Ministre des Transports,

M. LIPPENS.

PROJET DE LOI

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Transports est chargé de présenter, en Notre Nom, aux Chambres Législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Sont considérés comme services publics temporaires ou permanents d'autobus et d'autocars, pour l'application de la présente loi, les transports de personnes organisés sur routes par véhicules automobiles ou à traction mécanique indépendante ne circulant pas sur rails et qui réunissent les conditions ci-après :

a) lorsque des places sont louées à quiconque se présente pour les occuper, quel que soit le lieu où s'effectue la réunion de ces personnes, que le paiement du prix de transport se fasse suivant un tarif fixe ou qu'il puisse donner lieu à un arrangement de gré à gré ;

b) lorsque le service est effectué entre des localités ou endroits désignés par l'exploitant, même si les départs ne sont pas annoncés ou si les départs ne se font pas aux jours et heures annoncés.

Le service est considéré comme temporaire lorsqu'il est organisé pour une durée maximum de trois mois.

Dans tous les autres cas, le service est considéré comme permanent.

Ne sont pas considérés comme services publics temporaires ou permanents et ne tombent pas, par conséquent, sous l'application de la présente loi :

1° les services organisés par un employeur à l'usage exclusif de son personnel ou de sa famille ;

3° Het bijzonder en tijdelijk fonds der wegen ingericht door de wet van 24 April 1928 al evenzoo toelagen mogen ontvangen genomen op dit fonds.

Het Raadgevend Comité der Autobussen zal zijn advies uitbrengen over de toekenning en het verdeelen der toelagen genomen op het fonds door deze taksen bijeengebracht.

De Minister van Verkeerswezen,

M. LIPPENS.

WETSONTWERP

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op voorstel van Onze Minister van Verkeerswezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Verkeerswezen is er mee belast in Onzen naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

Voor de toepassing van deze wet worden als tijdelijke of bestendige openbare autobus- en autocardiens beschouwd de diensten voor personenvervoer op de wegen door middel van niet op rails loopende voertuigen met eigen beweegkracht of met afzonderlijke mechanische trekkraft, welke diensten aan de volgende voorwaarden voldoen :

a) plaatsen worden verhuurd aan al wie zich aanbiedt om die plaatsen te bezetten, om het even waar die personen bijeenkomen en onverschillig of de vervoerprijs volgens een vast tarief wordt betaald of bij minnelijke schikking kan geregeld worden ;

b) de dienst wordt geroden tusschen door den exploitant opgegeven localiteiten of plaatsen, zelfs indien de afritten niet zijn bekendgemaakt of indien zij niet op de aangekondigde dagen en uren plaats hebben.

De dienst wordt als tijdelijk beschouwd wanneer hij ingericht is voor een duur van ten hoogste drie maand.

In alle overige gevallen wordt de dienst als bestendig beschouwd.

Worden niet als tijdelijke of bestendige openbare diensten beschouwd en vallen, bijgevolg, niet onder de toepassing van deze wet :

1° de door een werkgever uitsluitend voor zijn personeel of voor zijn gezin ingerichte diensten ;

2° les services organisés à l'occasion d'événements imprévus ou pour suppléer à l'insuffisance momentanée ou à la suspension provisoire ou accidentelle de services publics de transports.

Les services organisés dans les circonstances prévues sous 2° ne peuvent continuer au-delà de la durée des événements qui les ont justifiés.

ART. 2.

Il est défendu d'établir un service public temporaire ou permanent sans autorisation délivrée conformément à la présente loi.

Les services publics temporaires sont autorisés par le Ministre des Transports.

Les services permanents sont autorisés, quelle que soit la nature de la voirie parcourue :

a) par les Conseils communaux lorsqu'ils ne doivent pas dépasser le territoire de la commune;

b) par la députation permanente du Conseil provincial, lorsqu'ils doivent emprunter le territoire de plus d'une commune dans la même province;

c) par le Roi, lorsqu'ils s'étendent sur le territoire de plus d'une province.

ART. 3.

Les autorisations accordées par les Conseils communaux sont soumises à l'avis de la députation permanente du Conseil provincial, et à l'approbation du Roi.

Aucune autorisation n'est accordée par les députations permanentes des Conseils provinciaux, sans que les communes intéressées aient été entendues. Elle doit recevoir l'approbation du Roi.

Aucune autorisation n'est accordée par le Roi sans que les communes et les provinces intéressées aient été entendues. Il est passé outre à l'avis de la députation permanente ou de la Commune qui est sollicitée de donner son avis et qui, dans les deux mois, ne répond pas à la demande qui lui en est faite.

Un Comité, dénommé Comité Consultatif des Autobus, est chargé de donner son avis à la demande du Ministre des Transports sur toutes questions intéressant les services régis par la Loi.

ART. 4.

Toute autorisation d'établir un service permanent est précédée d'une enquête, dont les modalités sont arrêtées par le Roi.

L'autorisation ne peut être accordée que pour une durée de trente années au plus.

ART. 5.

Les actes d'autorisation stipulent les obligations imposées aux exploitants dans l'intérêt des services publics.

2° de diensten ingericht naar aanleiding van onvoorziene gebeurtenissen of om te voorzien in de tijdelijke ontoereikendheid of in de voorloopige of toevallige schorsing van openbare vervoerdiensten.

De diensten ingericht in de onder 2° voorziene omstandigheden, mogen niet voortgezet worden na de gebeurtenissen, die tot hun inrichting aanleiding hebben gegeven.

ART. 2.

Het is verboden een tijdelijken of bestendigen openbaren dienst tot stand te brengen zonder machtiging, verleend overeenkomstig deze wet.

Voor tijdelijke openbare diensten wordt de machtiging verleend door den Minister van Verkeerswezen.

Voor bestendige diensten wordt zij verleend, welke ook de aard der gevolgde wegen zij :

a) door de gemeenteraden, wanneer die diensten het grondgebied der gemeente niet verlaten;

b) door de bestendige deputatie van den provincieraad, wanneer zij op het grondgebied van meer dan één gemeente in dezelfde provincie komen;

c) door den Koning, wanneer zij zich uitstrekken over het grondgebied van meer dan één provincie.

ART. 3.

De door de gemeenteraden verleende machtigingen worden onderworpen aan het advies van de bestendige deputatie van den provincieraad en aan de goedkeuring van den Koning.

Geen machtiging wordt door de bestendige deputatiën van de provincieraden verleend vooraleer de betrokken gemeenten werden gehoord. Zij moet door den Koning worden goedgekeurd.

Geen machtiging wordt door den Koning verleend vooraleer de betrokken gemeenten en provinciën werden gehoord. Van het advies van de bestendige deputatie of van de gemeente wordt afgezien, wanneer zij binnen de twee maand niet geantwoord hebben op het tot haar gericht verzoek om advies.

Een Comité, Raadgevend Comité der Autobussen genaamd, heeft in opdracht op verzoek van den Minister van Verkeerswezen zijn advies uit te brengen over alle zaken welke de onder deze wet vallende diensten aanbelangen.

ART. 4.

Vóór eenige machtiging tot het tot stand brengen van een bestendigen openbaren dienst wordt verleend, wordt een onderzoek ingesteld, waarvan de modaliteiten door den Koning bepaald worden.

De machtiging mag maar verleend worden voor een termijn van ten hoogste dertig jaar.

ART. 5.

De akten van machtiging vermelden de verplichtingen, welke in het belang van de openbare diensten aan de exploitanten worden opgelegd.

Ces actes ne peuvent contenir aucune clause, empêchant les pouvoirs compétents de délivrer des autorisations pour l'établissement de services concurrents, si l'intérêt public en justifie l'octroi.

Ils réservent à ces pouvoirs le droit de retirer l'autorisation avant l'expiration du terme et de fixer les conditions du retrait.

ART. 6.

L'autorisation de services permanents est assujettie à une adjudication publique préalable dont les modalités sont arrêtées par le Roi.

Toutefois, semblable autorisation peut être accordée sans recours à l'adjudication publique aux conditions fixées par le Roi :

1° s'il s'agit de lignes suburbaines et interurbaines, à l'exploitant d'un service public de transport de personnes, régulièrement concédé ou autorisé, qui dessert la majeure partie des localités importantes à desservir par ce service;

2° s'il s'agit de lignes urbaines, à l'exploitant d'un service public de transport de personnes, régulièrement concédé ou autorisé, qui assure déjà la majeure partie du trafic que le nouveau service se propose d'assurer;

3° pour proroger l'exploitation d'un service permanent existant, ayant donné satisfaction.

Est assimilé à l'exploitant d'un service public de transport de personnes, régulièrement concédé ou autorisé, celui qui a obtenu la concession ou la prise en considération comme voie ferrée ou tramways d'une ligne que les circonstances n'ont pas encore permis de construire.

Le pouvoir compétet peut, dans l'intérêt du public, accorder la préférence à l'un des soumissionnaires à l'adjudication publique.

ART. 7.

Les règlements de police relatifs à l'exploitation des services publics, temporaires ou permanents, sont arrêtés par le Roi.

Les infractions à ces règlements seront punies d'un emprisonnement d'un jour à huit jours et d'une amende de 5 francs à 200 francs ou d'une de ces peines seulement.

L'exploitation sans autorisation de services temporaires ou permanents de véhicules automobiles ou à traction mécanique indépendante, tombant sous l'application de la présente loi, sera punie des mêmes peines sans préjudice aux dommages-intérêts, s'il y a lieu; en outre, en cas de récidive, le juge pourra faire application du premier alinéa de l'article 43 du Code pénal.

Les juges de paix connaîtront de ces infractions.

ART. 8.

Toute cession d'exploitation, même sous forme de bail, fusion ou autrement, doit être approuvée en suivant la

Zij mogen geenerlei bepaling behelzen welke de bevoegde overheden zou beletten machtigheden te verleen tot het tot stand brengen van concurrerende diensten, indien het verleen van die machtigheden in het openbaar belang geschiedt.

Bij die akten wordt aan bedoelde overheden het recht toegekend de machtiging vóór het verstrijken van den termijn in te trekken en de voorwaarden der intrekking te bepalen.

ART. 6.

De machtiging voor bestendige diensten wordt verleend ingevolge een openbare aanbesteding, waarvan de modaliteiten door den Koning worden bepaakt.

Dergelijke machtiging kan echter zonder openbare aanbesteding tegen de door den Koning bepaalde voorwaarden worden verleend :

1° zoo het lijnen naar de voorsteden en intercommunale lijnen geldt, aan den exploitant van een regelmatig vergunden of veroorloofden openbaren dienst van personenvervoer, die reeds het grootste gedeelte van de door dien dienst te bedienen belangrijke localiteiten bedient;

2° zoo het stadslijnen geldt, aan den exploitant van een regelmatig vergunden of veroorloofden dienst van personenvervoer, die reeds het grootste gedeelte van het verkeer verzekert dat men met den nieuwen dienst verzekeren wil;

3° tot verlenging van den exploitatietermijn van een bestaanden bestendigen dienst, die voldoening heeft gegeven.

Wordt met den exploitant van een regelmatig vergunden of veroorloofden openbaren dienst van personenvervoer gelijkgesteld, hij die de vergunning of de inaanmerkingneming als spoorweg of als tramlijn, van een lijn heeft verkregen, welke ingevolge de omstandigheden nog niet kon aangelegd worden.

De bevoegde overheid kan, in het belang van het publiek, de voorkeur verleen aan een der inschrijvers op de openbare aanbesteding.

ART. 7.

De politiereglementen betreffende de exploitatie van tijdelijke of bestendige openbare diensten worden vastgesteld door den Koning.

De overtredingen van die reglementen worden gestraft met gevangenisstraf van een tot acht dagen en een geldboete van 5 frank tot 200 frank of met een dezer straffen alleen.

Daar de exploitatie, zonder machtiging, van tijdelijke of bestendige diensten door middel van voertuigen met eigen beweegkracht of met afzonderlijke mechanische trekkracht onder de toepassing van deze wet valt, wordt dergelijke exploitatie met dezelfde straffen gestraft onverminderd gebeurlijke schadevergoeding; bovendien kan de rechter, bij herhaling, het eerste lid van artikel 43 van het Strafwetboek toepassen.

Deze overtredingen behooren tot de bevoegdheid van de vrederechters.

ART. 8.

Alle overlating van exploitatie, zelfs door verpachting, samensmelting of anderzins, moet door de overheden, die

procédure prévue aux articles 2 et 3 de la présente loi, par les pouvoirs qui ont accordé et approuvé l'autorisation.

ART. 9.

En cas d'infraction aux clauses et conditions de l'acte d'autorisation, le rétrait pourra en être décidé par le Ministre s'il s'agit de service public temporaire ou par le Roi s'il s'agit de service public permanent, le bénéficiaire de l'autorisation, les communes et députations permanentes entendus.

Ceux-ci seront considérés comme renonçant à être entendus, s'ils ne donnent pas suite, dans un délai d'un mois, à l'invitation qui leur aura été adressée.

ART. 10.

Le Roi désigne les fonctionnaires pour surveiller l'exécution de la présente loi. Ceux-ci dressent les procès-verbaux constatant les infractions dont il s'agit à l'article 7.

Le Roi désigne également les exploitants ou leurs agents qui, concurremment avec ces fonctionnaires, pourront constater les infractions aux règlements de police, conformément à l'article unique de la loi du 15 août 1897, relative à la police de la voirie.

Sur réquisition, les officiers et agents de la police locale et les autres fonctionnaires et agents désignés à l'article 9 du Code d'instruction criminelle, les aideront dans l'accomplissement de leur mission.

Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

Une copie en est adressée aux contrevenants dans les quarante-huit heures de la constatation des infractions, à peine de nullité.

ART. 11.

La loi du 15 septembre 1924 sur les services publics et réguliers d'autobus est abrogée.

Les services régulièrement autorisés en vertu des lois antérieures peuvent continuer leurs exploitations aux conditions et dans les limites prévues par leurs cahiers des charges.

Ils seront soumis à la réglementation générale résultant de la présente loi.

ART. 12.

La Société Nationale des Chemins de fer belges peut être autorisée à établir et, éventuellement, à exploiter des services de transports automobiles sur routes. Elle est également autorisée à prendre des intérêts dans de pareils services.

Toutes dispositions inscrites dans les lois des 11 août 1924 et 20 juillet 1927, relativement au droit de préférence accordé à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux

de la machting verleend en bekrachtigd hebben, worden goedgekeurd met inachtneming van de voorschriften van artikelen 2 en 3 van deze wet.

ART. 9.

Bij overtreding van de bepalingen en voorwaarden van de akte van machting, kan door den Minister, zoo het een tijdelijken openbaren dienst geldt, of door den Koning, zoo het een bestendigen openbaren dienst geldt, tot intrekking van de machting worden besloten, nadat de houder van de machting de gemeenten en de bestendige deputatiën werden gehoord.

Deze worden geacht er van af te zien gehoord te worden indien zij, binnen een maand, geen gevolg geven aan de hun toegezonden uitnodiging.

ART. 10.

De ambtenaars belast met het toezicht op de uitvoering van deze wet worden aangesteld door den Koning. Zij maken processen-verbaal op tot vaststelling van de bij artikel 7 bedoelde overtredingen.

De Koning wijst insgelijks de exploitanten of dezer bedienden aan welke de overtredingen van de politiereglementen samen met die ambtenaars kunnen vaststellen, overeenkomstig het eenig artikel van de wet van 15 Augustus 1897 op de politie der wegenis.

Voor het vervullen van hun opdracht worden zij, op vordering, geholpen door de officieren en agenten der plaatselijke politie en door de andere bij artikel 9 van het Wetboek van strafvordering bedoelde ambtenaars en bedienden.

De processen-verbaal zijn geldig tot het tegendeel bewezen is. Een afschrift er van dient, op straf van nietigheid, binnen acht-en-veertig uren na de vaststelling van de overtredingen aan de overtreders gezonden.

ART. 11.

De wet van 15 September 1924 op de openbare en regelmatige autobusdiensten is ingetrokken.

De exploitatie van de diensten, waarvoor krachtens de vroegere wetten, regelmatig machting werd verleend, mag voortgezet worden tegen de voorwaarden en binnen de grenzen voorzien bij de desbetreffende lastkolieren.

De uit deze wet voortvloeiende algemeene voorschriften zijn van toepassing op die diensten.

ART. 12.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen kan er toe gemachtigd worden vervoerdiensten met automobielen tot stand te brengen en, in voorkomend geval, te exploiteeren. Zij is er insgelijks toe gemachtigd bij dergelijke diensten belangen te nemen.

Alle bij de wetten van 11 Augustus 1924 en 20 Juli 1927 voorziene bepalingen betreffende het aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen verleend voorkeur-

et aux obligations imposées à cette Société pour la réfection des routes sont abrogées.

La Société Nationale des chemins de fer belges et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux sont soumises au régime du droit commun en ce qui concerne les services publics temporaires et permanents qu'elles exploitent ou qu'elles ont l'intention d'exploiter.

ART. 13.

Seul l'Etat peut assujettir les exploitants de services publics temporaires ou permanents au paiement de redevances.

Le montant de ces redevances et les modalités de perception sont fixés par le Roi.

Des subventions peuvent être accordées :

1° aux provinces et aux communes lorsque la circulation ou le stationnement des véhicules appartenant à des services publics temporaires ou permanents leur imposent des dépenses supplémentaires d'entretien ou de surveillance de la voirie;

2° aux services autorisés en vertu de la présente loi reconnus d'utilité publique et qui sont déficitaires nonobstant leur bonne exploitation.

En aucun cas, un service ne pourra être subventionné lorsque le déficit est dû à une cause fortuite ou de force majeure.

3° au Fonds spécial et temporaire des Routes institué par la loi du 24 avril 1928.

Le Roi déterminera les formalités à remplir en vue de l'obtention des subsides et les conditions de leur octroi.

Donné à Bruxelles, le 24 juin 1930.

ALBERT,

PAR LE ROI :

Le Ministre des Transports,

M. LIPPENS.

recht en de aan die Maatschappij opgelegde verplichtingen in zake het herstellen van de wegen, zijn ingetrokken.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen zijn aan het gemeen recht onderworpen, wat betreft de tijdelijke en bestendige openbare diensten die zij exploiteren of voornemens zijn te exploiteren.

ART. 13.

Alleen de Staat kan aan de exploitanten van tijdelijke of bestendige openbare diensten de betaling van vergoedingen opleggen.

Het bedrag van die vergoedingen en de wijze van betaling worden bepaald door den Koning.

Toelagen kunnen verleend worden :

1° aan de provinciën en gemeenten, wanneer deze door het verkeer of het stationneeren van de voertuigen van tijdelijke of bestendige openbare diensten tot bijkomende uitgaven wegens onderhoud van of toezicht op de wegenis worden genoopt;

2° aan de krachtens deze wet veroorloofde diensten, waarvan het openbaar nut is erkend en die niettegenstaande een goede exploitatie met een tekort sluiten.

In geen geval kan een dienst toelagen ontvangen zoo het tekort voortvloeit uit een toevallige oorzaak of uit een geval van overmacht;

3° aan het Bijzonder en tijdelijk Fonds der wegen, ingesteld bij de wet van 24 April 1928.

De formaliteiten tot verkrijging van toelagen en de voorwaarden tot dezer toekenning worden bepaald door den Koning.

Gegeven te Brussel, op 24 Juni 1930.

ALBERT,

VAN 'S KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

M. LIPPENS.

SESSION DE 1930-1931.	I		ZITTINGSJAAR 1930-1931.
Projet, N° 330 (1929-1930). Rapport, N° 108. Amendement, N° 122.	Séance du 30 juin 1931.	Vergadering van 30 Juni 1931.	Ontwerp, Nr 330 (1929-1930) Verslag, Nr 108. Amendement, Nr 122.

PROJET DE LOI portant revision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars.

AMENDEMENT présenté par M. COELST.

ART. 6bis.

AJOUTER UN ARTICLE 6bis :

Les concessionnaires seront tenus d'utiliser exclusivement des véhicules de construction et de marque nationales, sous peine de déchéance, ou de marques originaires de pays étrangers où les concessionnaires de services publics peuvent librement s'adresser à notre industrie.

A titre transitoire, ils pourront continuer l'exploitation avec les véhicules en usage au moment de la promulgation de la présente loi.

WETSONTWERP tot herziening van de wetgeving betreffende de openbare autobus- en autocardiensten.

AMENDEMENT door den H.COELST ingediend.

ART. 6bis.

EEN ARTIKEL 6bis TOEVOEGEN, LUIDENDE :

De concessiehouders zullen er toe gehouden zijn, op straffe van verval, uitsluitend voertuigen te benuttigen in België gebouwd en van een nationaal merk voorzien, of merken herkomstig van vreemde landen die aan de concessiehouders van openbare diensten toelaten zich vrij tot onze nijverheid te wenden.

Bij wijze van overgangsmaatregel, mogen zij voortgaan de voertuigen in bedrijf te houden, die zij op het oogenblik van de afkondiging dezer wet in gebruik hebben.

COELST.

SESSION DE 1930-1931.	II	ZITTINGENJAAR 1930-1931.
Projet, N° 330(1929-1930). Rapport, N° 108. Amend. : N° 122; I.	Séance du 2 juillet 1931.	Vergadering van 2 Juli 1931.
		Ontwerp, Nr 330(1929-1930) Verslag, Nr 108. Amend. : Nr 122; I.

PROJET DE LOI portant revision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars.

AMENDEMENTS présentés par M. MAX.

ART. 2.

REDIGER COMME SUIV L'ARTICLE 2 :

Un service public, temporaire ou permanent d'autobus ou d'autocars ne peut être établi sans autorisation délivrée conformément à la présente loi :

a.-Par les Conseils communaux, s'il s'agit d'un service ne devant pas emprunter le territoire de plus de deux communes d'une même province ou, dans l'agglomération bruxelloise, le territoire de plus de trois communes;

b.-Par la Députation permanente du Conseil provincial, s'il s'agit d'un service autre que ceux visés à l'alinéa a, mais ne devant pas dépasser les limites du territoire d'une province;

c.-Par le Roi, s'il s'agit d'un service s'étendant sur le territoire de plus d'une province.

Au point de vue de l'application de l'alinéa a du présent article un arrêté royal détermine quelles sont les communes considérées comme étant comprises dans l'agglomération bruxelloise.

ART. 3.

A L'ART. 3, ALINEA 3, REMPLACER LES MOTS :

"..dans les deux mois" PAR LES MOTS :
"..dans les trois mois".

ART. 6.

A L'ART. 6 APRES LE § 3°, INTERCALER UN ALINEA AINSI CONÇU :

Néanmoins si plusieurs compétiteurs sont en présence pour l'exploitation d'un service d'autobus, la préférence ne pourra par application du présent article être accordée à l'un d'eux que si les conditions offertes par celui-ci sont aussi avantageuses pour le public que celles ayant été proposées par un demandeur évincé.

WETSONTWERP tot herziening van de wetgeving betreffende de openbare autobus- en autocardiens.

AMENDEMENTEN door den H. MAX ingediend.

ART. 2.

DIT ARTIKEL DOEN LUIDEN ALS VOLGT :

Geen openbare dienst, van tijdelijken of permanenten aard, kan worden tot stand gebracht zonder de machtiging overeenkomstig deze wet verleend :

a.-Door de Gemeenteraden, wanneer het een dienst betreft, die niet het grondgebied ontleent van meer dan twee gemeenten eener zelfde provincie of, in de Brusselsche agglomeratie, het grondgebied van meer dan drie gemeenten;

b.-Door de Bestendige deputatie van den Provincialen raad, wanneer het een anderen dienst betreft dan die bedoeld onder alinea a, doch die niet de grenzen van het grondgebied eener provincie moet overschrijden;

c.-Door den Koning, wanneer ^{het} een dienst betreft die zich uitstrekt over het grondgebied van meer dan eene provincie.

Betreffende de toepassing van alinea a van dit artikel, wordt bij Koninklijk besluit bepaald welke gemeenten worden aangezien als behoorende tot de Brusselsche agglomeratie.

ART. 3.

IN ARTIKEL 3, ALINEA 3, DE WOORDEN :

"..binnen de twee maanden" VERVANGEN DOOR :
"..binnen de drie maanden".

ART. 6.

IN ARTIKEL 6, NA § 3°, EEN ALINEA INLASSCHEN LUIDENDE ALS VOLGT :

Indien, echter, verscheidene mededingers optreden voor de in bedriffsname van een autobus-dienst, kan, bij toepassing van dit artikel, de voorkeur aan een hunner dan alleen worden gegeven, wanneer de door dezen aangeboden voorwaarden even zoo voordelig zijn voor het publiek als die, welke door een afgewezen aanzoeker werden voorgesteld.

SESSION DE 1930-1931.	III.		ZITTINGSJAAR 1930-1931.
Projet, N° 330 (1929-1930). Rapport, N° 108. Amend. : N°s 122; I et II.	Séance du 9 juillet 1931.	Vergadering van 9 Juli 1931.	Ontwerp, Nr 330 (1929-1930). Verslag, Nr 108. Amend. : Nrs 122; I en II.

PROJET DE LOI portant revision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars.

AMENDEMENT présenté par M. COELST.

ART. 2.

AJOUTER A :

a)...territoire de la commune ou de communes formant agglomération.

WETSONTWERP tot herziening van de wetgeving betreffende de openbare autobus- en autocardiensten.

AMENDEMENT door den H.COELST ingediend.

ART. 2.

TOEVOEGEN AAN :

a)...grondgebied der gemeente of van een agglomeratie vormende gemeenten niet verlaten.

COELST.

SESSION DE 1930-1931.	IV		ZITTINGSJAAR 1930-1931.
Projet, N° 330 (1929-1930). Rapport, N° 108. Amend.: N°s 122; I, II et III.	Séance du 9 juillet 1931.	Vergadering van 9 Juli 1931.	Ontwerp, Nr 330 (1929-1930). Verslag, Nr 108. Amend.: Nrs 122; I, II en III.

PROJET DE LOI portant revision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars.

A.-AMENDEMENTS présentés par le GOUVERNEMENT.

ART. 2.

1.A L'AMENDEMENT DE LA COMMISSION, REMPLACER LES MOTS :
"..d'une ou de deux communes contigues"

PAR :
"..de la commune".

2.AJOUTER IN FINE DE L'ARTICLE :

En attendant le résultat de l'enquête légale, le Ministre des Transports peut délivrer une dispense provisoire d'une durée maximum de 6 mois.

ART. 3.

1.AU 1er ALINEA, INTERCALER LES MOTS :

"..de services permanents"

APRES LE MOT : "autorisations".

2.AU 2^e ET 3^e ALINEAS, INTERCALER LES MOTS :

"..de service permanent"

APRES LE MOT : "autorisations".

Le Ministre des Transports,

Philip VAN ISACKER.

B.-AMENDEMENTS présentés par M. TROCLET.

ART. 2.

1.AU TEXTE DE LA SECTION CENTRALE, 1er ALINEA, AJOUTER LES MOTS : "ou permanents"
APRES LE MOT : "temporaires".

2.5^e LIGNE.- REMPLACER LE MOT : "deux",
PAR LE MOT : "plusieurs".

3.AJOUTER A :

a)..territoire de la commune ou de plusieurs communes contigues.

WETSONTWERP tot herziening van de wetgeving betreffende de openbare autobus- en autocardiens.

A.-AMENDEMENTEN door de REGEERING ingediend.

ART. 2.

1.IN HET AMENDEMENT VAN DE COMMISSIE, DE WOORDEN :
"..van eene gemeente of van twee aaneenpalende gemeenten"
VERVANGEN DOOR :
"..der gemeente".

2.AAN HET EINDE VAN HET ARTIKEL TOEVOEGEN :

In afwachting van den uitslag van het wetmatig onderzoek, kan de Minister van Verkeerswezen een voorlopige toelating verleen voor een termijn van ten hoogste 6 maanden.

ART. 3.

1.IN HET 1ste LID, DE WOORDEN :

"..voor permanente diensten"

INVOREN ACHTER HET WOORD : "machtigingen".

2.IN HET 2de EN 3de LID, DE WOORDEN :

"..voor een permanenten dienst"

INVOREN ACHTER HET WOORD : "machtigingen".

De Minister van Verkeerswezen,

B.-AMENDEMENTEN door den H.TROCLET ingediend.

ART. 2.

1.IN DEN TEKST VAN DE MIDDENAFDEELING, 1ste ALINEA, DOEN LUIDEN ALS VOLGT :
"..Voor tijdelijke of permanente openbare diensten..

2.DE WOORDEN : "..van een of twee belendende gemeenten" VERVANGEN DOOR : "..van een of meer belendende gemeenten".

3.TOEVOEGEN AAN :

a)..grondgebied der gemeente of van verscheidene belendende gemeenten niet verlaten.

Léon TROCLET

SESSION DE 1930-1931.	V		ZITTINGSJAAR 1930-1931.
Projet, N° 330 (1929-1930)	14	14	Ontwerp, Nr 330 (1929-1930).
Rapport, N° 108.	juillet	Juli	Verslag, Nr 108.
Amendements, N°s 122; I à IV.	1931.	1931.	Amend. : Nr 122; I tot IV.

PROJET DE LOI portant revision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars.

WETSONTWERP tot herziening van de wetgeving betreffende de openbare autobus- en autocardiensten.

AMENDEMENTS présentés par M. MAX.

AMENDEMENTEN door den H. MAX ingediend.

ART. 3.

ART. 3.

1.-APRES LES ALINEAS PROPOSES PAR LA COMMISSION, AJOUTER :

1.-NA DE ALINEAS DOOR DE COMMISSIE VOORGESTELD, TOEVOEGEN :

"..le même recours est ouvert au requérant en cas d'absence de décision du Conseil communal ou de la Députation permanente dans les trois mois après la réception de la demande d'autorisation; ce recours devra être exercé au plus tard 10 jours après l'expiration du délai de trois mois".

"..de verzoekende partij heeft hetzelfde verhaal in geval van ontstentenis van beslissing vanwege den Gemeenteraad of de Bestendige deputatie, binnen drie maanden na ontvangst van de aanvraag tot machtiging; dit verhaal moet uitgeoefend worden uiterlijk tien dagen na het verstrijken van den termijn van drie maanden".

2.-DANS LE TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION, REMPLACER LE MOT :

2.-IN DEN TEKST DOOR DE COMMISSIE VOORGESTELD, HET WOORD :

"subordonnés"

"ondergeschikt"

PAR LE MOT :

VORVANGEN DOOR HET WOORD :

"subrogés".

"gesubstitueerd".

Adolphe M A X .

SESSION DE 1930-1931.	VI	ZITTINGSJAAR 1930-1931.
Projet, N° 330 (1929-1930) Rapport, N° 108. Amend. : N°s 122, I à V.	Séance du 14 juillet 1931.	Vergadering van 14 Juli 1931.
		Ontwerp, Nr 330 (1929-1930) Verslag, Nr 108. Amend.: Nrs 122; I tot V.

PROJET DE LOI portant revision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars.

AMENDEMENTS présentés par le GOVERNEMENT.

ART. 6.

COMPLÉTER CET ARTICLE COMME SUIVIT :

Pour bénéficier de la prorogation prévue au 3^o ci-dessus, l'exploitant devra introduire sa demande au cours des deux années qui précèdent la dernière année de son exploitation.

Une décision devra intervenir dans les douze mois de la réception de cette demande par le pouvoir autorisant.

ART. 12.

COMPLÉTER CET ARTICLE PAR LES 2 ALINÉAS CI-APRÈS :

Sauf en ce qui concerne les dispositions de l'article 13 sur les redevances pour la réfection des routes, ne sont pas soumis à la présente loi, les services d'autobus organisés en vertu de la loi permettant à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux et aux Sociétés concessionnaires de Tramways d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de leur lignes ferrées.

Toutefois, le Règlement général pris en exécution de l'article 5 de la présente loi leur est applicable.

ART. 13.

COMPLÉTER LE DERNIER ALINÉA COMME SUIVIT :

.....belges et de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

WETSONTWERP tot herziening van de wetgeving betreffende de openbare autobus- en autocarsdiensten.

AMENDEMENTEN door de REGEERING ingediend.

ART. 6.

DIT ARTIKEL AANVULLEN ALS VOLGT :

Om de bij 3^o hiervoren voorszene verlenging te genieten, moet de exploitant zijn aanvraag indienen in den loop van de twee jaren die het laatste jaar zijner exploitatie voorafgaan.

Een beslissing moet genomen worden binnen de twaalf maand na de ontvangst van die aanvraag door de machtiging verleende overheid.

ART. 12.

DIT ARTIKEL AANVULLEN MET DE VOLGENDE 2 ALINÉA'S :

Behoudens wat betreft de bepalingen van artikel 13 aangaande de wegetaxen vallen niet onder toepassing van deze wet de autobusdiensten ingericht krachtens de wet betreffende het tot stand brengen van autobusdiensten door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en door de vergunninghoudende Tramwegmaatschappijen tot verbetering van de exploitatievoorwaarden van hunne spoorlijnen.

Bedoelde autobusdiensten zijn evenwel onderworpen aan het Algemeen Reglement vastgesteld tot uitvoering van artikel 5 dezer wet.

ART. 13.

HET LAATSTE LID WIJZIGEN EN AANVULLEN :

.....ten bate van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en ten bate van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN,