

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1977-1978**

23 NOVEMBER 1977

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

De Regering heeft een plan opgesteld tot herstructurering van het openbaar personenvervoer over de weg.

Dit plan omvat inzonderheid de samenstelling van gewestelijke raadgevende commissies en de concentratie van de exploitatie, ten einde een betere coördinatie van het vervoer op gewestelijk vlak te bekomen.

De Regering beschikt over de wettelijke middelen om deze hervormingen te verwezenlijken.

Zo zijn de openbare autobusdiensten waarvan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen titularis was, overgegaan naar de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Terwijl het financieel verval van de openbare vervoerdiensten verergert, constateert men hetzelfde verschijnsel bij de bijzondere autobusdiensten en de autocardiensten.

Dit ontwerp van wet strekt ertoe deze toestand zoveel mogelijk te verhelpen.

Het geldt echter niet de diensten voor leerlingenvervoer, geregeld bij de wet van 26 april 1962, daar deze kwestie verband houdt met de ontwerpen van hervorming die door de twee departementen van Nationale Opvoeding in het vooruitzicht gesteld worden.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1977-1978**

23 NOVEMBRE 1977

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

EXPOSE DES MOTIFS

Le Gouvernement a arrêté un plan de restructuration des transports publics de personnes par route.

Ce plan comprend notamment la constitution de Commissions consultatives régionales et la concentration de l'exploitation, de façon à obtenir une meilleure coordination des transports sur le plan régional.

Le Gouvernement dispose des moyens légaux pour réaliser ces réformes.

Ainsi, les services publics d'autobus dont la Société nationale des Chemins de fer belges était titulaire, sont passés aux mains de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux.

En même temps que s'aggrave la détérioration financière des services publics de transport, il faut bien constater qu'il en est de même pour les services spéciaux et pour les services d'autocars.

Le présent projet de loi tend à remédier dans la mesure du possible à cette situation.

Il ne concerne toutefois pas les services de transports scolaires régis par la loi du 26 avril 1962, la question étant liée aux projets de réformes envisagés par les deux départements de l'Education nationale.

Het geldt hoofdzakelijk het tweeduizendtal diensten voor arbeidersvervoer, die zich voordoen onder twee verschillende vormen :

a) de diensten waarvan de organisatiekosten door de werkgever worden betaald;

b) die waarvan de lasten geheel of gedeeltelijk door de gebruikers worden betaald. Deze diensten vertegenwoordigen gelukkig amper 15 pct. van het geheel.

Zij verkeren in een bijzonder ernstige toestand, vermits de exploitatiekosten de ontvangsten niet meer dekken en hun bestaan zelf in gevaar is.

In de mate van het mogelijke, werden bepaalde sub b) vermelde diensten overgenomen door de openbare diensten, wanneer beider reisroutes als parallel konden beschouwd worden. Enkele andere bijzondere diensten hebben ten laste van de begroting van de N.M.V.B. een vrij geringe en strikt tijdelijke schadeloosstelling ontvangen.

Het is duidelijk dat de inspanningen van de Regering ertoe strekken niet alleen het economisch bestaan van de betrokken vervoerders, maar ook en vooral de tewerkstelling van de vervoerde personen, te beschermen.

Het nieuwe artikel 13, § 1, van de besluitwet van 30 december 1946, dat onderwerp is van artikel 1 van het U voorgelegde wetsontwerp, huldigt het principe van de noodzakelijke concentratie van de ondernemingen.

In § 2 wordt bevestigd dat deze door verpachting aan de privésector kunnen worden toevertrouwd.

In § 3-1) wordt het principe veralgemeend van de bekostiging van de bijzondere diensten voor arbeidersvervoer door de werkgever, met dien verstande dat deze van het personeel een uitdrukkelijk beperkte bijdrage in de vervoerkosten kan eisen.

In § 3-2) wordt bepaald dat de Koning aan de vervoerders doorgaans strengere eisen dan de huidige zal stellen, onder meer wat de kwaliteit — zegge de ouderdom — van het te gebruiken materieel betreft.

De Koning zal eveneens tarieven kunnen vaststellen.

In het artikel 2 wordt het wettelijk behoud van de bestaan- de situaties bekrachtigd waardoor beoogd wordt de vervoerder een zekere stabiliteit in de exploitatie van de dienst te verzekeren.

Het artikel 3 heeft tot doel te verhelpen aan de algemene financiële moeilijkheden waaraan de autocardiens evenmin ontsnappen, de oorzaak hiervan hoofdzakelijk liggend in de stijging van de prijs van het materieel en van de lonen alsook in de onstuitbare mededinging van het luchtvervoer.

Het aantal bedrijven en het aantal voertuigen moet dus noodzakelijk in verhouding tot de werkelijk geboekte omzet- cijfers gebracht worden, door middel van de maatregelen die bij toepassing van het nieuw artikel 15 door de Koning zullen worden vastgesteld.

Deze maatregelen zullen onder meer slaan op de kwaliteit van het in dienst te stellen materieel, op de minimale ont-

Sont essentiellement visés les quelque deux mille services de transport de main-d'œuvre, qui se présentent selon deux formules différentes :

a) les services dont les frais d'organisation sont rémunérés par l'employeur;

b) ceux dont les charges sont supportées, totalement ou partiellement par les utilisateurs. Ces derniers services, fort heureusement, ne représentent qu'environ 15 p.c. du total.

Leur situation est extrêmement grave, les frais d'exploitation n'étant plus couverts par les recettes et leur existence même étant menacée.

Dans la mesure du possible, certains des services sub b) ont été absorbés par les services publics lorsque les itinéraires des uns et des autres pouvaient être considérés comme parallèles. Quelques autres services spéciaux ont fait l'objet, à charge du budget de la S.N.C.V. d'une indemnisation assez minime et strictement précaire.

Il est clair que les efforts du Gouvernement tendent à préserver non seulement l'existence économique des transporteurs en cause mais aussi, et surtout, pour ce qui concerne les personnes transportées, leur emploi.

Le nouvel article 13, § 1 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, faisant l'objet de l'article 1^{er} du projet de loi qui vous est soumis, consacre le principe de la concentration nécessaire des exploitations.

Le § 2 confirme que celles-ci peuvent être confiées par voie d'affermage au secteur privé.

Le § 3-1) généralise le principe de la rémunération par l'employeur des services spéciaux relatifs au transport de main-d'œuvre étant entendu que celui-ci peut imposer au personnel une participation expressément limitée dans le coût du transport.

Le § 3-2) prévoit que le Roi imposera aux transporteurs des conditions généralement plus sévères que les conditions actuelles, notamment en ce qui concerne la qualité — c'est-à-dire l'âge — du matériel à utiliser.

Le Roi pourra également fixer des tarifs.

L'article 2 consacre le maintien légitime des situations existantes visant à assurer au transporteur une certaine stabilité dans l'exploitation du service.

L'article 3 a pour but de remédier aux difficultés financières générales auxquelles n'échappent pas les services d'autocars, la cause de celles-ci étant essentiellement la hausse du matériel et des salaires et la concurrence irréversible du transport aérien.

Il importe donc de proportionner le nombre d'entreprises et le nombre de véhicules au chiffres d'affaires réellement enregistrés, et ce, au moyen des mesures qui seront arrêtées par le Roi en application du nouvel article 15.

Ces mesures porteront entre autres sur la qualité du matériel à mettre en service, sur les recettes minimales dont de-

vangsten waarvan de ondernemers het bewijs zullen moeten leveren tot staving van elke aanvraag om uitbreiding van hun voertuigenpark, alsook op de beroepsbekwaamheid van de vervoerder.

Aangezien het gewijzigd artikel 15 voorziet, dat de machtigingen voor het exploiteren van autocardiensten afgeleverd worden door de Minister van Verkeerswezen, wijzigt het artikel 4 bijgevolg het artikel 22 eerste lid van de besluitwet van 30 december 1946 door weer te geven dat de intrekking van deze machtigingen door dezelfde overheid beslist wordt.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

vront justifier les exploitants à l'appui de toute demande d'extension de leur parc ainsi que sur la compétence professionnelle du transporteur.

Comme l'article 15 modifié prévoit que les autorisations d'exploiter des services d'autocars sont délivrées par le Ministre des Communications, l'article 4 modifie en conséquence l'article 22, alinéa 1^{er}, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, en stipulant que le retrait de ces autorisations est décidé par la même autorité.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

ONTWERP VAN WET

BOUDEWIJN,
Koning der Belgen,

Aan allen, die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is gelast, in Onze Naam, bij de Wetgevende Kamers, het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

ARTIKEL 1

Artikel 13 van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen wordt door de volgende bepaling vervangen :

« *Artikel 13. — § 1.* De machtigingen tot het inrichten van bijzondere autobusdiensten, uitgezonderd deze bedoeld bij de wet van 26 april 1962 betreffende het gemeenschappelijk 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 autobusdiensten worden afgegeven onder de volgende voorwaarden :

1. Wanneer het om werknemersvervoer gaat moeten de vervoerkosten ten laste van de werkgevers komen.

De werkgevers kunnen evenwel van de vervoerde personen een bijdrage in deze kosten 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 dienst voor werknemersvervoer, dient hij de vervoerder een behoorlijk gemotiveerde vooropzegging van drie maanden te geven.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE 1^{er}

L'article 13 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, est remplacé par la disposition suivante :

« *Article 13. — § 1.* 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 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 de services spéciaux d'autobus sont délivrées aux conditions suivantes :

1. Lorsqu'il s'agit de transport de travailleurs, les frais de transport doivent être à charge des employeurs.

Toutefois une participation à ces 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 spécial de travailleurs, il est tenu de donner au transporteur, un préavis de trois mois, dûment motivé.

2. De vervoerder moet aan de door de Koning gestelde eisen voldoen. Deze hebben betrekking op het zedelijk gedrag, de beroepsbekwaamheid en de solvabiliteit van de vervoerder, de kwaliteit van het materieel, de veiligheid en de tarieven. »

ART. 2 § 4

Voor de bijzondere autobusdiensten, uitgezonderd de diensten bedoeld bij de bovengenoemde wet van 26 april 1962, verkrijgt elke houder van een pachtovereenkomst, geldig tijdens de maand die de datum van de inwerkingtreding van deze wet voorafgaat, op zijn aanvraag, een nieuwe pachtovereenkomst voor een termijn van twee jaar, die in voorkomend geval om de twee jaar kan worden verlengd, indien hij aan de door artikel 21, 3^e alinea gestelde eisen blijft voldoen, en het vervoer waarop de overeenkomst slaat, gerechtvaardigd blijft.

De bovenvermelde termijn van twee jaar wordt evenwel herleid tot één jaar indien het gaat om vervoer van leerlingen van en naar zwembaden.

ART. § 2

Artikel 15 van dezelfde besluitwet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« *Artikel 15.* — De machtigingen tot het exploiteren van autocardiendiensten worden door de Minister van Verkeerswezen afgegeven aan de aanvragers die aan de door de Koning gestelde eisen voldoen.

Die eisen hebben betrekking op het zedelijk gedrag, de beroepsbekwaamheid en de solvabiliteit van de aanvrager, de kwaliteit van het materieel, de veiligheid en de tarieven.

De Koning kan opportuniteitsmaatstaven vaststellen volgens welke machtiging kan worden verleend voor nieuwe diensten of voor uitbreiding van bestaande ondernemingen.

In afwachting van de uitslag van het onderzoek kan de Minister van Verkeerswezen een voorlopige machtiging afgeven voor de duur van zes maanden. Deze machtiging is hernieuwbaar.

De Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde, kan machtigingen voor autocardiendiensten voor één of meer bepaalde reizen afgeven. »

ART. § 3

Artikel 22, eerste lid, van dezelfde besluitwet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Bij ernstige overtreding van de bepalingen en voorwaarden van de akte van machtiging, kan deze, de houder van de machtiging gehoord, zonder schadeloosstelling worden ingetrokken :

door de Koning, wanneer het gaat om een machtiging van een openbare autobusdienst;

2. Le transporteur doit satisfaire aux conditions fixées par le Roi. Ces conditions concernent la moralité, la compétence professionnelle et la solvabilité du transporteur, la qualité du matériel, la sécurité et les tarifs. »

ART. 2

Pour les services spéciaux d'autobus, à l'exception de ceux visés par la loi du 26 avril 1962 précitée, tout bénéficiaire d'un contrat d'affermage en cours dans le mois qui précède la date de la mise en vigueur de la présente loi obtient, à sa demande, un nouveau contrat d'affermage pour une durée de deux ans, durée qui peut, le cas échéant, être reconduite de deux en deux ans, pour autant qu'il continue à remplir les conditions requises à l'article 21, 3^{me} alinéa, et que le transport faisant l'objet du contrat continue à se justifier.

La durée précitée de deux ans est toutefois amenée à un an lorsqu'il s'agit du transport d'écoliers de et vers les bassins de natation.

ART. 3

L'article 15 du même arrêté-loi est remplacé par la disposition suivante :

« *Article 15.* — Les autorisations d'exploiter des services d'autocars sont délivrées par le Ministre des Communications aux demandeurs qui satisfont aux conditions fixées par le Roi.

Ces conditions concernent la moralité, la compétence professionnelle et la solvabilité du demandeur, la qualité du matériel, la sécurité et les tarifs.

Le Roi peut déterminer les critères d'opportunité en vertu desquels de nouveaux services ou l'extension d'entreprises existantes peuvent être autorisés.

Dans l'attente du résultat de l'enquête, le Ministre des Communications peut délivrer une autorisation provisoire pour une durée de six mois. Cette autorisation est renouvelable.

Le Ministre des Communications, ou son délégué, peut délivrer des autorisations de services d'autocars pour un ou plusieurs voyages déterminés. »

ART. 4

L'article 22, alinéa 1^{er}, du même arrêté-loi est remplacé par la disposition suivante :

« En cas d'infraction grave aux clauses et conditions de l'acte d'autorisation, celle-ci peut être retirée sans indemnité, le bénéficiaire de l'autorisation entendu :

par le Roi, s'il s'agit d'une autorisation de service public d'autobus;

door de Minister van Verkeerswezen, wanneer het gaat om een machtiging voor een bijzondere autobusdienst of een autocardienst, of om de voorlopige of tijdelijke machtiging bedoeld in artikel 8. »

Gegeven te Brussel, 21 november 1977.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege :
De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

par le Ministre des Communications, s'il s'agit d'une autorisation de service spécial d'autobus ou de services d'autocars, ou de l'autorisation provisoire ou temporaire visée à l'article 8. »

Donné à Bruxelles, le 21 novembre 1977.

BAUDOUIN.

Par le Roi :
Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 4e augustus 1977 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende de voorwaarden tot verlening van de machtigingen voor bijzondere autobusdiensten en voor autocardiens », heeft de 20e september 1977 het volgend advies gegeven :

OPSCHRIFT

Om de redenen die verder in het advies worden opgegeven in verband met de voorgestelde schrapping van artikel 3, zou het opschrift als volgt moeten worden geredigeerd :

« 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. »

ARTIKELEN

ARTIKEL 1

De inleidende volzin van artikel 1 moet als volgt worden geredigeerd :

« Artikel 13 van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen wordt door de volgende bepaling vervangen : »

Paragrafen 1 en 2 van het nieuwe artikel 13

Volgens de memorie van toelichting geldt het ontwerp niet voor de diensten voor leerlingenvervoer, die geregeld zijn bij de wet van 26 april 1962.

Deze wet schrapt in artikel 11 van de besluitwet van 30 december 1946 de woorden die betrekking hadden op het leerlingenvervoer en bepaalt in artikel 1 : « Het gemeenschappelijk vervoer van leerlingen van de inrichtingen voor ... onderwijs ... wordt onderworpen aan de regeling die voor de bijzondere autobusdiensten bepaald is bij de besluitwet van 30 december 1946 ... », maar stelt in artikel 2 dat de Minister van Verkeerswezen zijn beslissing neemt na advies van een door de wet ingestelde commissie en na advies van de Ministers van Nationale Opvoeding.

De bepalingen welke het ontwerp in het nieuwe artikel 13, §§ 1 en 2, vaststelt, maken deel uit van de regeling die voor de bijzondere autobusdiensten geldt en zijn niet onbestaanbaar met de bijzondere bepalingen van de wet van 26 april 1962. Hieruit zou moeten worden afgeleid dat de genoemde bepalingen op het leerlingenvervoer toepasbaar zijn.

Geeft de memorie van toelichting de bedoeling van de Regering juist weer, dan moet deze uitdrukkelijk worden verwoord in het ontwerp zelf.

Paragraaf 3 van hetzelfde nieuwe artikel 13

Het eerste lid heeft betrekking op de bij de inwerkingtreding van de ontwerp-wet lopende pachtovereenkomsten. De pachters kunnen hun overeenkomst telkens met twee jaar verlengd zien op voorwaarde dat zij aan de gestelde eisen voldoen en « het vervoer waarop de overeenkomst slaat, gerechtvaardigd blijft ».

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 4 août 1977, d'une demande d'avis sur un projet de loi « relatif aux conditions de délivrance des autorisations de services spéciaux d'autobus et de services d'autocars », a donné le 20 septembre 1977 l'avis suivant :

INTITULE

Pour les raisons qui seront exposées quant à la suppression proposée de l'article 3, l'intitulé devrait être rédigé comme suit :

« 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. »

DISPOSITIF

ARTICLE 1^{er}

La phrase liminaire de l'article 1^{er} doit être rédigée comme suit :

« L'article 13 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles est remplacé par la disposition suivante : »

Paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 13 nouveau

Selon l'exposé des motifs, le projet ne concerne pas les services de transports scolaires régis par la loi du 26 avril 1962.

Cette loi, tout en supprimant dans l'article 11 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 la phrase qui visait les transports scolaires, dispose, dans son article 1^{er}, que « le transport en commun des élèves des établissements d'enseignement ... est soumis au régime prévu pour les services spéciaux d'autobus par l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 ... », mais, dans l'article 2, que le Ministre des Communications prend sa décision après avis d'une commission dont la loi prévoit la création et après avis des Ministres de l'Education nationale.

Les dispositions prévues dans le projet sous l'article 13, §§ 1 et 2, constituent les éléments du régime auquel sont soumis les services spéciaux d'autobus et ne sont pas incompatibles avec les dispositions particulières de la loi du 26 avril 1962. Il faudrait en conclure que les dispositions précitées sont applicables aux transports d'élèves.

Si la déclaration de l'exposé des motifs exprime bien l'intention du Gouvernement, cette intention doit être traduite en termes exprès, dans le projet lui-même.

Paragraphe 3 du même article 13 nouveau

L'alinéa 1^{er} concerne les affermage en cours à la date de l'entrée en vigueur de la loi en projet. Les fermiers pourront obtenir la reconduction de deux ans en deux ans, de leur contrat, à condition de réunir les conditions requises et pour autant « que le transport faisant l'objet du contrat continue à se justifier ».

Naar aan de Raad van State is verklaard, is de duur van de verlenging op telkens twee jaar bepaald omdat ook de machtigingen in feite voor twee jaar worden verleend. Aangezien de duur van de machtigingen vrij wordt bepaald door de bevoegde overheid die daarbij rekening kan houden met de omstandigheden, verdient het aanbeveling de duur van de verpachting niet strak te bepalen maar aan de duur van de machtiging te koppelen; des te meer daar, volgens dezelfde verklaringen, de Regering met « gerechtvaardigd » bedoelt « gemachtigd ».

Artikel 21, derde lid, waarnaar wordt verwezen, bepaalt dat « de Minister van Verkeerswezen zich tegen de overlating van exploitatie kan verzetten, als de overnemer niet de onontbeerlijke morele en materiële waarborgen biedt ».

Aangezien de Regering die bepaling toegepast wil zien bij verlenging van de pachtovereenkomst, zouden de woorden « indien hij aan de door artikel 21, derde alinea, gestelde eisen blijft voldoen » moeten worden vervangen door de woorden « onverminderd de toepassing van artikel 21, derde lid ».

Deze bepaling moet een afzonderlijk artikel vormen aan het slot van de tekst en mag niet worden ingevoegd in de besluitwet van 30 december 1946. Voorgesteld wordt :

« Artikel — Inzake arbeidsvervoer wordt elke pachtovereenkomst, geldig tijdens de maand die aan de datum van inwerkingtreding van deze wet voorafgaat, op verzoek van de vervoerder en onverminderd de toepassing van artikel 21, derde lid, van de besluitwet van 30 december 1946, verlengd voor de duur van de machtiging of, in voorkomend geval, voor de duur waarvoor de machtiging is vernieuwd. »

Het tweede lid van § 3, dat een blijvende bepaling inzake arbeidsvervoer is, zou moeten worden ingevoegd in § 4, die dan § 3 wordt.

Paragraaf 4 van hetzelfde nieuwe artikel 13

Voorgesteld wordt de tekst als volgt te redigeren :

« § 3. De machtigingen voor bijzondere autobusdiensten voor arbeidsvervoer worden afgegeven onder de volgende voorwaarden :

1. De vervoerkosten moeten ten laste van de werkgevers komen.

De werkgevers ... (zoals in het ontwerp).

Deze bepaling ... (zoals in het ontwerp).

2. De vervoerder moet aan de door de Koning gestelde eisen voldoen. Deze hebben betrekking op het zedelijk gedrag, de beroepsbekwaamheid en de solvabiliteit van de vervoerder, de kwaliteit van het materieel, de veiligheid en de tarieven. »

ART. 2

De inleidende volzin moet als volgt worden gelezen :

« Artikel 15 van dezelfde besluitwet wordt door de volgende bepaling vervangen. »

Voorts wordt voorgesteld artikel 15, dat door dit artikel 2 wordt vervangen, als volgt te redigeren :

« Artikel 15. — De machtigingen tot het exploiteren van autocar-diensten worden door de Minister van Verkeerswezen afgegeven aan de aanvragers die aan de door de Koning gestelde eisen voldoen.

Die eisen hebben betrekking op het zedelijk gedrag, de beroepsbekwaamheid en de solvabiliteit van de aanvrager, de kwaliteit van het materieel, de veiligheid en de tarieven.

De Koning kan opportuniteitsmaatstaven vaststellen volgens welke machtiging kan worden verleend voor nieuwe diensten of voor uitbreiding van bestaande ondernemingen.

Selon les explications données au Conseil d'Etat, la durée de deux ans a été fixée en raison de la durée des autorisations qui, en fait, est de deux ans. La durée des autorisations étant laissée à l'appréciation de l'autorité compétente, et cette appréciation pouvant se modifier selon les circonstances, il serait préférable de ne pas fixer de manière rigide la durée de l'affermage, mais de la lier à la durée de l'autorisation. Il en est d'autant plus sûrement ainsi que, selon les mêmes explications, les mots « se justifier » signifient, dans l'intention du Gouvernement, « être autorisé ».

L'article 21, alinéa 3, auquel il est fait référence, dispose que « le Ministre des Communications pourra s'opposer à la cession d'exploitation lorsque le cessionnaire ne présente pas les garanties morales et matérielles indispensables ».

L'intention du Gouvernement étant de rendre cette disposition applicable en cas de reconduction de l'affermage, les mots « pour autant qu'il continue à remplir les conditions requises à l'article 21, alinéa 3 », devraient être remplacés par « sans préjudice de l'application de l'article 21, alinéa 3 ».

Par ailleurs, cette disposition doit faire l'objet d'un article séparé à insérer à la fin du texte et ne pas être introduite dans l'arrêté-loi du 30 décembre 1946. La rédaction suivante est proposée :

« Article — En ce qui concerne les transports de main-d'œuvre, tout contrat d'affermage en cours dans le mois qui précède la date d'entrée en vigueur de la présente loi, est reconduit, à la demande du transporteur, et sans préjudice de l'application de l'article 21, alinéa 3, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 pour la durée de l'autorisation ou, le cas échéant, pour la durée du renouvellement de celle-ci. »

L'alinéa 2 du § 3, qui constitue une disposition permanente relative au transport de main-d'œuvre devrait être inséré dans le § 4, lequel deviendrait le § 3.

Paragraphe 4 du même article 13 nouveau

La rédaction suivante est proposée :

« § 3. Les autorisations de services spéciaux d'autobus relatifs au transport de main-d'œuvre sont délivrées aux conditions suivantes :

1. Les frais de transport doivent être à charge des employeurs.

Toutefois ... (comme au projet).

La présente disposition ... (comme au projet).

2. Le transporteur doit satisfaire aux conditions fixées par le Roi. Ces conditions concernent la moralité, la compétence professionnelle et la solvabilité du transporteur, la qualité du matériel, la sécurité et les tarifs. »

ART. 2

Dans le liminaire, les mots « abrogé et » doivent être omis.

Pour le surplus, la rédaction suivante est proposée pour l'article 15 que cet article 2 remplace.

« Article 15. — Les autorisations d'exploiter des services d'autocars sont délivrées par le Ministre des Communications aux demandeurs qui satisfont aux conditions fixées par le Roi.

Ces conditions concernent la moralité, la compétence professionnelle et la solvabilité du demandeur, la qualité du matériel, la sécurité et les tarifs.

Le Roi peut déterminer les critères d'opportunité en vertu desquels de nouveaux services ou l'extension d'entreprises existantes peuvent être autorisés.

In afwachting van ... (zoals in het ontwerp, maar men schrijve « zes maanden » in plaats van « zes maand »).

De Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde kan machtigingen voor autocardiens voor een of meer bepaalde reizen afgeven ».

Artikel waarvan de invoeging na artikel 2 van het ontwerp wordt voorgesteld

Artikel 22, eerste lid, van de besluitwet van 30 december 1946 bepaalt :

« Bij zware overtreding van de bepalingen en voorwaarden van de akte van machtiging kan, nadat de houder van de machtiging werd gehoord, deze intrekking zonder schadeloosstelling worden uitgesproken :

Door de Minister van Verkeerswezen, indien het een bijzondere autobusdienst geldt of een voorlopige of tijdelijke machtiging waarvan sprake in artikelen 8 en 15;

Door de Koning voor de andere categorieën van diensten. »

Aangezien de machtigingen tot het exploiteren van autocardiens volgens het ontwerp voortaan onder de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen vallen, zou het logisch zijn dat die Minister ook zou beslissen over de intrekking van die machtigingen.

Daarom wordt voorgesteld de ontwerp-wet aan te vullen met een artikel tot wijziging van artikel 22, eerste lid, van de besluitwet van 30 december 1946, dat als volgt kan worden geredigeerd :

« Artikel 3. — Artikel 22, eerste lid, van dezelfde besluitwet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Bij ernstige overtreding van de bepalingen en voorwaarden van de akte van machtiging, kan deze, de houder van de machtiging gehoord, zonder schadeloosstelling worden ingetrokken :

Door de Koning, wanneer het gaat om een machtiging voor een openbare autobusdienst;

Door de Minister van Verkeerswezen, wanneer het gaat om een machtiging voor een bijzondere autobusdienst of een autocardiens, of om de voorlopige of tijdelijke machtiging bedoeld in artikel 8. »

ART. 3 van het ontwerp

Artikel 3 is niet normatief. Ofwel is de ontwerp-wet in strijd met de E.E.G.-Verordening (en die strijdigheid zou eventueel ook andere bepalingen van de besluitwet kunnen raken), ofwel is er geen onverenigbaarheid. In het eerste geval zou het ontwerp gewijzigd moeten worden; in het tweede geval is de bepaling overbodig.

De E.E.G.-Verordening 517/72 is van toepassing op de geregelde diensten en op de gespecialiseerde geregelde diensten voor internationaal vervoer van personen over de weg, dus op de bijzondere autobusdiensten tussen België en een buurland. (In feite gaat het hoofdzakelijk om arbeidsvervoer naar Nederland).

Er blijkt geen enkele principiële onverenigbaarheid te bestaan tussen de E.E.G.-Verordening en de ontwerp-wet. Maar de Regering zal zich bij de toepassing van die Verordening moeten gedragen naar de daarin gestelde bijzondere regels (bij voorbeeld raadpleging van de betrokken Staten).

Artikel 3 van het ontwerp zou dus moeten vervallen en de memorie van toelichting dienovereenkomstig moeten worden gewijzigd.



Dans l'attente ... (comme au projet).

Le Ministre des Communications ... (comme au projet) ».

Article qu'il est proposé d'ajouter après l'article 2 du projet

L'article 22, alinéa 1^{er}, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 dispose :

« En cas d'infraction grave aux clauses et conditions de l'acte d'autorisation, le retrait sans indemnité pourra en être prononcé, le bénéficiaire de l'autorisation entendu :

Par le Ministre des Communications, s'il s'agit d'un service spécial d'autobus ou d'une autorisation provisoire ou temporaire dont question aux articles 8 et 15;

Par le Roi, pour les autres catégories de services. »

Les autorisations d'exploiter des services d'autocars relevant, désormais, selon le projet, de la compétence du Ministre des Communications, il serait logique que le retrait de ces autorisations soit décidé par le Ministre des Communications.

Il est, en conséquence, proposé d'ajouter à la loi en projet un article modifiant l'article 22, alinéa 1^{er}, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, article qui serait rédigé comme suit :

« Article 3. — L'article 22, alinéa 1^{er}, du même arrêté-loi est remplacé par la disposition suivante :

« En cas d'infraction grave aux clauses et conditions de l'acte d'autorisation, celle-ci peut être retirée sans indemnité, le bénéficiaire de l'autorisation entendu :

Par le Roi, s'il s'agit d'une autorisation de service public d'autobus;

Par le Ministre des Communications, s'il s'agit d'une autorisation de service spécial d'autobus ou de service d'autocars, ou de l'autorisation provisoire ou temporaire visée à l'article 8. »

ART. 3 du projet

L'article 3 est dénué de portée normative. Ou la loi en projet est contraire au Règlement C.E.E. (et cette contrariété pourrait éventuellement s'étendre à d'autres dispositions de l'arrêté-loi), ou il n'y a pas d'incompatibilité. Dans la première hypothèse, le projet devrait être modifié; dans la seconde, la disposition est inutile.

Le Règlement C.E.E. 517/72 est applicable aux services réguliers et aux services réguliers spécialisés de transports internationaux de voyageurs par route. Il s'applique donc aux services spéciaux d'autobus établis entre la Belgique et un pays voisin. (Il s'agit principalement, en fait, de transports de main-d'œuvre vers la Hollande).

Il ne paraît exister aucune incompatibilité de principe entre le Règlement C.E.E. et la loi en projet. Mais il appartiendra au Gouvernement de se conformer, dans l'application du règlement, aux règles particulières que ce dernier prévoit (par exemple : la consultation des Etats intéressés).

L'article 3 du projet devrait donc être omis et l'exposé des motifs, modifié en conséquence.



De kamer was samengesteld uit :

De heren : J. MASQUELIN, voorzitter,

H. ROUSSEAU en Ch. HUBERLANT, staatsraden,

R. PIRSON en C. DESCHAMPS, bijzitters van de afdeling wetgeving,

Mevrouw : J. TRUYENS, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J. MASQUELIN.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. COOLEN, eerste auditeur.

De Griffier,
J. TRUYENS.

De Voorzitter,
J. MASQUELIN.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. MASQUELIN, président,

H. ROUSSEAU et Ch. HUBERLANT, conseillers d'Etat,

R. PIRSON et C. DESCHAMPS, assesseurs de la section de législation,

Madame : J. TRUYENS, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. MASQUELIN.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

Le Greffier,
J. TRUYENS.

Le Président,
J. MASQUELIN.