

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1961-1962.

10 JANUARI 1962.

WETSONTWERP

betreffende het gemeenschappelijk vervoer
van de leerlingen van de onderwijsinrichtingen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAAF EN TELEFOON (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER MERTENS.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie voor het Verkeerswezen en de P.T.T. heeft een vergadering besteed aan het onderzoek van het wetsontwerp betreffende het gemeenschappelijk vervoer van de leerlingen van de onderwijsinrichtingen.

De leden van de Kamer kennen voorzeker het probleem, dat het leerlingenvervoer, ook na de goedkeuring van het Schoolpakt, doet rijzen. Inderdaad, bepaalde vormen van vervoer hebben onrechtstreeks aanleiding gegeven tot de wederopleving van een zekere concurrentie tussen de verschillende onderwijsnetten — Rijks-, gemeentelijk, provinciaal en vrij onderwijs — en, binnen elke net, tussen de onderwijsinstellingen onderling. Het onderhavig ontwerp strekt ertoe een rem te plaatsen op en, indien mogelijk, een einde te maken aan deze concurrentie, die strijdig is met het Schoolpact en enkel de huidige sfeer van bedaring rond de schoolkwestie opnieuw zou kunnen vertroebelen.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer De Paepe.

A. — Leden : de heren Allard, Callebert, Claeys, De Gryse, Delhache, Devos, Eeckman, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.). — Anseele, Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Hicquet, Lacroix, Sainte, Van Winghe. — Boey, Demuyter.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide Mevr. De Riemaecker-Legot, de heren : Moriau, Robyns, Verroken. — Cudell, Massart, Van Cleemput, Van Hoorick, Vercauteren. — Van Doorne.

Zie :

237 (1961-1962) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1961-1962.

10 JANVIER 1962.

PROJET DE LOI

relatif au transport en commun des élèves
des établissements d'enseignement.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1)

PAR M. MERTENS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission des Communications et des P. T. T. a consacré une seule réunion à l'examen du projet de loi relatif au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement.

Les membres de la Chambre connaissent le problème que pose le transport des élèves, même après l'approbation du Pacte scolaire. En effet, certaines formes de transport ont indirectement provoqué une certaine concurrence entre les divers secteurs d'enseignement — l'enseignement de l'Etat, des communes, des provinces et l'enseignement libre — et, dans chaque régime, entre les établissements d'enseignement mêmes. Le présent projet tend à freiner et, si possible, à mettre fin à cette concurrence, qui est contraire au Pacte scolaire et qui ne pourrait que troubler à nouveau l'atmosphère d'apaisement dans le domaine scolaire.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. De Paepe.

A. — Membres : MM. Allard, Callebert, Claeys, De Gryse, Delhache, Devos, Eeckman, Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.). — Anseele, Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Hicquet, Lacroix, Sainte, Van Winghe. — Boey, Demuyter.

B. Suppléants : MM. Bode, Delwaide, M^{me} De Riemaecker-Legot, MM. Moriau, Robyns, Verroken. — Cudell, Massart, Van Cleemput, Van Hoorick, Vercauteren. — Van Doorne.

Voir :

237 (1961-1962) :

— N° 1. Projet de loi.

Het is hier allicht de plaats nogmaals erop te wijzen dat reeds vroeger door de Ministers van Openbaar Onderwijs, van Binnenlandse Zaken en van Verkeerswezen, in gemeen overleg, voorzieningen werden getroffen tot regeling van de kwestie van het leerlingenvervoer. Zo hebben die Ministers in een circulaire van 10 oktober 1960 aanbevelingen gericht tot alle scholen. Die maatregelen, waarvan de wettelijkheid betwistbaar is, volstonden echter niet om een definitieve oplossing te brengen.

Derhalve heeft de Nationale Commissie voor het Schoolpakt het gepast geoordeeld de zaak bij wet te regelen, evenzeer om de gemoederen te bedaren als om juridische betwistingen tegen te gaan.

Uiteenzetting van de Minister.

In een inleidende uiteenzetting betoogt de Minister dat dit vrij eenvoudig wetsontwerp ten doel heeft een definitieve regeling te brengen voor het geheel van het vervoer van schoolkinderen, van de kleuterklas tot de hogere graad van het secundair onderwijs.

Tot nog toe was — krachtens het koninklijk besluit van 30 december 1946 — alleen voor het bezoldigd vervoer van leerlingen een machtiging nodig. Het kosteloos vervoer van leerlingen door de school was van dergelijke machtiging vrijgesteld.

In de toekomst zal, zo voor het bezoldigd als voor het onbezoldigd vervoer, een machtiging vereist zijn. Aldus zal een einde worden gemaakt aan een vorm van concurrentie tussen de onderwijsinstellingen, die in marge van het Schoolpakt werd gevoerd.

Ter verlening van de machtigingen zal, op grond van een beslissing van de Nationale Commissie voor het Schoolpakt en krachtens dit ontwerp, bij het Ministerie van Verkeerswezen een bijzondere commissie worden ingesteld, die over elke aanvraag tot het inleggen van leerlingenvervoer een met redenen omkleed advies zal uitbrengen.

De Minister, die de politieke verantwoordelijkheid van de beslissing in kwestie zal dragen, blijft evenwel vrij het advies van die bijzondere commissie al of niet te volgen. Volgt hij dit advies niet, zo is hij ertoe gehouden zijn beslissing te motiveren.

Hierbij dient aangestipt, dat de bedoelde bijzondere commissie, bij het desbetreffend koninklijk besluit van uitvoering, paritair zal worden samengesteld uit vertegenwoordigers van het Rijks-, het gemeentelijk en provinciaal, en het vrij onderwijs, aan wie deskundigen van het Ministerie van Verkeerswezen zullen worden toegevoegd.

Ten slotte zal een eveneens in uitvoering van het ontwerp te nemen koninklijk besluit een bepaalde rangorde vastleggen, wat de prioriteit bij de verlening van de in uitzicht gestelde machtigingen betreft.

Die rangorde ziet er als volgt uit (Memorie van Toelichting, blz. 2) :

- a) de exploitanten van bestaande openbare diensten, die eventueel aangepast worden inzake dienstregeling en trajecten;
- b) de titularissen van een openbare dienst, die in de door hen bediende zone een bijzondere dienst inrichten;
- c) de beroepsvoerders, die een bijzondere autobusdienst inrichten;
- d) de scholen, vriendekringen of enigerlei natuurlijke of rechtspersoon, die leerlingenvervoer inricht.

Rappelons que déjà auparavant des dispositions ont été prises conjointement par les Ministres de l'Instruction Publique, de l'Intérieur et des Communications en vue de régler le problème du transport des élèves. C'est ainsi que, dans une circulaire en date du 10 octobre 1960, ces Ministres ont adressé des recommandations à toutes les écoles. Ces mesures, dont la légalité peut être discutée, n'ont toutefois pas apporté une solution définitive.

La Commission nationale du Pacte scolaire a estimé dès lors qu'il était opportun de légiférer, tant en vue d'apaiser les esprits que pour mettre fin aux controverses juridiques.

Exposé du Ministre.

Dans un exposé introductif, le Ministre fait ressortir que ce projet de loi relativement simple tend à régler définitivement l'ensemble du problème du transport des écoliers à partir de l'enseignement gardien jusqu'à l'enseignement secondaire supérieur.

En vertu de l'arrêté royal du 30 décembre 1946, une autorisation n'était requise, jusqu'à présent, que pour le transport rémunéré d'écoliers. Il n'en fallait pas lorsque le transport, organisé par l'école, était gratuit.

À l'avenir, une autorisation sera exigée, tant pour le transport rémunéré que pour le transport gratuit. Il sera ainsi mis fin à une forme de concurrence entre les établissements d'enseignement pratiqué en marge du Pacte scolaire.

En vertu d'une décision de la Commission nationale du Pacte scolaire et du présent projet, une commission spéciale sera instituée auprès du Ministère des Communications en vue de l'octroi des autorisations; cette commission émettra un avis motivé sur toutes demande en vue d'organiser le transport des écoliers.

Toutefois, il sera loisible au Ministre, qui portera la responsabilité politique de la décision en question, de suivre ou non l'avis de cette commission spéciale. S'il ne s'y conforme pas, il sera tenu de motiver sa décision.

Il convient de signaler à ce sujet qu'en vertu de l'arrêté royal d'exécution, la Commission spéciale sera composée paritairément de représentants de l'enseignement de l'Etat, des communes et des provinces et de l'enseignement libre, auxquels seront adjoints des experts du Ministère des Communications.

Enfin, un arrêté royal, à prendre également en exécution du projet, établira un ordre déterminé, en vue de la priorité à observer lors de l'octroi des autorisations envisagées.

Cet ordre de priorité est établi comme suit (Exposé des Motifs, p. 2) :

- a) les exploitants de services publics existants éventuellement adaptés au point de vue des horaires et des itinéraires;
- b) les titulaires d'un service public organisant un service spécial dans la zone desservie par ce dernier;
- c) les transporteurs professionnels organisant un service spécial d'autobus;
- d) les écoles, amicales ou toute personne physique ou morale organisant des transports d'élèves.

Algemene beraadslaging.

Enkele leden zijn niet gerust omtrent de werkelijke draagwijdte van het ontwerp, waarvan zij de mogelijke gevolgen niet overzien.

Zij menen vooreerst dat de bijzondere Commissie belast met de aflevering van de machtigingen, eigenlijk thuis hoort bij de instanties, die moeten waken voor de toepassing van het Schoolpakt.

Is het geen vergissing eens te meer de bevoegdheden omtrent een bepaald gebied, over verscheidene ministeries te verspreiden?

Gaat men geen moeilijkheden berokkenen aan bepaalde gemeentebesturen, die, bv., op het platteland, soms ten prijze van grote offers, er in geslaagd zijn een vervoerdienst voor hun scholen in te leggen en nu gevaar lopen het recht tot inrichting van het leerlingenvervoer te zien intrekken?

Ligt het in de bedoeling de bestaande autobus- en andere diensten voor personenvervoer te bevoordelen?

Wat zal er gebeuren met de bussen van gemeenten en particulieren aan wie het recht op leerlingenvervoer wordt ontnomen? Zullen die bussen eventueel door de exploitanten, die voortaan de dienst zullen verzekeren, worden overgenomen of zal men de eigenaars ervan op de ene of andere manier schadeloos stellen?

De overwogen maatregelen zullen, in voorkomend geval, vooral zwaarwegende gevolgen met zich brengen voor de kleine busexploitanten, die zich — precies met het oog op het leerlingenvervoer — één of meer bussen hebben aangeschaft, terwijl de gevestigde vervoerdiensten soms dit vervoer als niet voldoende renderend opzettelijk ter zijde lieten liggen.

Gaat men er in feite niet toe komen de gemeenten uit de stedelijke centra te bestraffen, die het eerst — gezien de gevaren van het moderne verkeer — met leerlingenvervoer zijn van wal gestoken?

Blijft het die gemeenten veroorloofd hun autobusdiensten te behouden, die bestemd zijn om leerlingen van de ene instelling naar de andere over te brengen, bv. van de stadsschool naar de openlucht-school, van de school naar het zwembad, enz.? Zal ook voor dit soort vervoer een machtiging worden geëist? Kunnen met die bussen nog op een reglementaire wijze schoolreizen worden ingericht?

Zullen de bij het ontwerp bedoelde maatregelen niet uitvallen tegen de gemeentelijke en vrije scholen — vooral de lagere scholen — die hun leerlingen ter plaatse recruterende, ten voordele van heel wat verderafgelegen onderwijsinstellingen, als bv. officiële en vrije instellingen van secundair onderwijs?

Een lid vraagt zich af of de Rijksscholen wel een machtiging tot het inleggen van bussen nodig hebben, daar de Staat toch zichzelf geen vergunning moet verlenen.

Hij betwijfelt eveneens of het ontwerp wel alle misbruiken zal uitschakelen. Het zal misschien het kosteloos vervoer per bus verhinderen, maar men kan andere vormen van kosteloosheid, bv. het verlenen van bepaalde vergoedingen of het ter beschikking stellen van fietsen, uitdenken.

Een lid meent dat het ontwerp geen fundamentele oplossing brengt, maar, zoals de Minister heeft verklaard, een rem zal plaatsen op de huidige concurrentie, die de verschillende onderwijsnetten en -instellingen elkaar aandoen.

Een ander lid deelt de mening van de vorige spreker.

Hoofdzaak is, dat de voornaamste misbruiken worden uitgeschakeld, zoals het inleggen, door verschillende scholen, van bussen, daar waar reeds andere geregelde buslijnen of andere geschikte verbindingen bestaan, en dat om leerlingen soms over een onbeduidende afstand aan te voeren.

Discussion générale.

Certains des membres sont inquiets sur la portée réelle du projet et de ses conséquences possibles.

Ils estiment, tout d'abord, que la Commission spéciale chargée de la délivrance des autorisations se range, en réalité, parmi les autorités chargées de veiller à l'application du Pacte scolaire.

N'est-ce pas une erreur de répartir une fois de plus entre plusieurs ministères les compétences concernant un domaine particulier.

Ne risque-t-on pas de créer des difficultés à certaines administrations communales, qui, par exemple à la campagne, ont réussi, parfois au prix de grands sacrifices, à organiser un service de transport pour leurs écoles et s'exposent maintenant à se voir retirer le droit d'organiser le transport des élèves?

S'agit-il de favoriser des services d'autobus ou d'autres services existants pour le transport de personnes?

Qu'advient-il des autobus des communes et des particuliers à qui le droit de transporter des élèves sera retiré? Ces autobus seront-ils éventuellement repris par les exploitants qui assureront dorénavant le service, ou indemniserat-on leurs propriétaires de l'une ou de l'autre manière?

Les mesures envisagées seront, le cas échéant, lourdes de conséquences, surtout pour les petits exploitants d'autobus, qui, précisément en vue du transport des élèves, ont fait l'acquisition d'un ou de plusieurs autobus, alors que les services de transport établis ont parfois négligé à dessein ce transport parce qu'il n'était guère rentable.

Ne va-t-on pas, en fait, punir les communes des centres urbains, qui — étant donné les dangers de la circulation moderne — furent les premières à organiser le transport des élèves?

Ces communes seront-elles autorisées à conserver leurs services d'autobus destinés au transport des élèves d'un établissement à un autre, par exemple de l'école urbaine à l'école en plein air, de l'école au bassin de natation, etc.? Une autorisation sera-t-elle également exigée pour ce mode de transport? Des voyages scolaires pourront-ils encore être organisés réglementairement avec ces autobus?

Les mesures prévues par le projet ne frapperont-elles pas les écoles communales et libres — surtout les écoles primaires — qui recrutent leurs élèves sur place, au profit d'établissements d'enseignement plus éloignés, notamment les établissements officiels et libres d'enseignement secondaire?

Un membre se demande si les écoles de l'Etat auront besoin d'une autorisation pour l'utilisation d'autobus, étant donné que l'Etat ne doit s'octroyer une autorisation à lui-même.

Il doute de même que le projet éliminera tous les abus. Il empêchera peut-être le transport gratuit par autobus, mais d'autres formes de gratuité sont possibles, par l'octroi d'indemnités ou la mise à la disposition de bicyclettes.

Un membre estime que le projet n'apporte pas de solution définitive mais, comme le Ministre l'a déclaré, qu'il freinera la concurrence actuelle entre les divers réseaux et établissements d'enseignement.

Un autre membre se rallie à cet avis.

L'essentiel est d'éliminer les abus principaux, tels que l'organisation, par plusieurs écoles, de services d'autobus, là où existent déjà des lignes d'autobus régulières ou d'autres communications appropriées, rien qu'en vue de transporter des élèves sur un parcours réduit.

Een Commissielid verheugt zich over de neerlegging van het ontwerp. Het uitschakelen van overbodige diensten voor personenvervoer, zal de publieke vervoersector, die het uit financieel oogpunt reeds zo moeilijk heeft, ten goede komen.

Een Commissielid is eveneens van oordeel, dat het ontwerp moet worden goedgekeurd: de Nationale Commissie voor het Schoolpakt heeft de zaak grondig onderzocht.

Het lid stelt belang in een paar technische aspecten. Zo blijkt uit een antwoord op een vraag, dat de minimumafstanden, om van overheidswegen een financiële tussenkomst te verkrijgen in het leerlingenvervoer, 4 km is voor het lager, 12 km voor het lager middelbaar en 20 km voor het hoger middelbaar onderwijs.

Antwoord van de Minister.

In zijn antwoord stipt de Minister vooreerst aan dat het ontwerp geen enkele nieuwe uitgave voor de Staat met zich brengt.

Wat de vereiste van een machtiging voor leerlingenvervoer betreft, deze zal ingaan op 1 september 1962, begindatum van het volgende schooljaar.

Alle vervoerdiensten van leerlingen — ook die van de Staat en van de Gemeenten — moeten er ondertussen voor zorgen, dat zij, bij de bijzondere commissie, die op grond van dit ontwerp zal worden ingesteld, de bedoelde machtiging bekomen, onverschillig of het vervoer kosteloos of tegen betaling geschiedt.

Valt niet onder de toepassing van dit ontwerp, de verplaatsing van leerlingen van het ene schoolgebouw naar het andere, van de school naar het zwembad, enz.

Wat de inrichting van schoolreizen met schoolbussen betreft, daartoe is een speciale machtiging vanwege de Dienst van het Wegvervoer nodig, maar deze machtiging wordt steeds toegestaan.

De Minister voegt aan deze beschouwingen nog toe dat de tramwegen — o.m. te Brussel — ook hun aandeel hebben in het leerlingenvervoer, zij het dan in mindere mate.

Nadat hij deze enkele detailpunten had aangeroerd, kwam de Minister terug tot de grond van de zaak.

Het huidige ontwerp strekt er toe, met eerbiediging van de geest van het bovenbedoelde artikel 4 van het « Schoolpakt », orde te scheppen in een stelsel van leerlingenvervoer dat, in de huidige omstandigheden, soms tot dubbel gebruik, verspillingen en concurrentie onder de onderwijsinstellingen aanleiding geeft.

Daarom wordt voortaan alle leerlingenvervoer — ook het kosteloos — aan hetzelfde stelsel onderworpen als dat geldend voor het rechtstreeks of onrechtstreeks bezoldigd leerlingenvervoer, bedoeld bij artikel 11 van de besluitwet van 30 december 1946, d.w.z. dat in de toekomst de verplichte voorafgaandelijke verkrijging van een machtiging vereist is.

De machtiging wordt bekomen op de voorwaarden en langs de weg hierboven reeds aangegeven.

Het doel is dus de vervoerdiensten uit te schakelen, die niet gerechtvaardigd zijn, die in feite zuiver als concurrentie zijn bedoeld en voor het overige tot de best mogelijke coördinatie te komen. Dit zal geschieden op grond van technische criteria, zoals b.v. het reeds voor handen zijn van andere geschikte vervoerdiensten in een bepaalde localiteit. Maar de beslissing wordt voorgesteld door een Commissie, waarin vertegenwoordigers van de verschillende onderwijsnetten paritair zitting hebben, ten einde er voor te waken dat de geest van het Schoolpakt wordt geëerbiedigd. Deze Commissie zal door technici van het Departement van Verkeerswezen worden bijgestaan.

Un membre se félicite du dépôt du présent projet. La suppression de service inutiles pour le transport de personnes favorisera le secteur public des transports, qui, du point de vue financier, connaît déjà une situation très difficile.

Un membre est également d'avis que le vote du présent projet s'impose: la Commission nationale du Pacte scolaire a examiné la question d'une manière approfondie.

Le membre s'intéresse à quelques aspects techniques. Ainsi qu'il résulte de la réponse à une question, le parcours minimum requis pour l'obtention d'une intervention financière du Gouvernement est de 4 km pour l'enseignement primaire; de 12 km pour l'enseignement moyen du degré inférieur et de 20 km pour l'enseignement moyen du degré supérieur.

Réponse du Ministre.

Dans sa réponse, le Ministre souligne d'abord que le projet n'entraîne aucune dépense nouvelle pour l'Etat.

En ce qui concerne l'autorisation pour le transport des élèves, elle n'entrera en vigueur que le 1^{er} septembre 1962, date d'ouverture de la prochaine année scolaire.

Tous les services de transport d'élèves — y compris ceux de l'Etat et des Communes — doivent entretemps prendre les dispositions nécessaires en vue d'obtenir de la commission spéciale instituée en vertu du présent projet l'autorisation en question, que le transport soit rémunéré ou non.

Le transport des élèves d'un bâtiment scolaire à un autre, de l'école au bassin de natation, etc., ne tombe pas sous l'application du présent projet.

Pour l'organisation de voyages scolaires au moyen d'autobus de l'école, une autorisation spéciale de l'Office de la circulation routière est nécessaire, mais celle-ci est toujours accordée.

Le Ministre ajoute encore à ces considérations que les tramways — notamment à Bruxelles — participent également au transport des élèves, quoique dans une mesure moindre.

Après avoir donné ces détails, le Ministre revient au fond du problème.

Tout en respectant l'esprit de l'article 4 du Pacte scolaire, le présent projet tend à réorganiser un régime de transport d'élèves, qui, dans les circonstances actuelles, fait parfois double emploi et entraîne des gaspillages et de la concurrence entre les établissements d'enseignement.

C'est pourquoi tout transport d'élèves — même gratuit — sera dorénavant soumis au même régime que celui qui est en vigueur pour le transport d'élèves rémunéré directement ou indirectement, prévu à l'article 11 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, c'est-à-dire qu'à l'avenir l'obtention d'une autorisation préalable sera requise.

Cette autorisation s'obtient aux conditions et suivant la voie déjà indiquées.

Il s'agit donc de supprimer les services de transport, injustifiés, qui en fait n'ont d'autre but que la concurrence, et d'en arriver à la meilleure coordination possible. Cela se fera sur la base de critères techniques, tels que, par exemple, l'existence, dans une localité déterminée, d'autres services de transport appropriés. Mais la décision sera proposée par une Commission, où siégeront paritairément des représentants des divers réseaux d'enseignement, afin de veiller au respect de l'esprit du Pacte scolaire. Cette Commission sera assistée par des techniciens du Département des Communications.

Uit wat voorafgaat blijkt ook duidelijk, dat het ontwerp geenszins de oprichting van een nieuwe Dienst van het Wegvervoer op het oog heeft. Wat de technische controle betreft, blijft de bestaande Dienst van het Wegvervoer, zoals in het verleden, onverminderd bevoegd, ook voor het toezicht op de bussen voor leerlingenvervoer bestemd.

Er werd reeds gezegd, dat de uiteindelijke beslissing omtrent de toekenning van de bij het ontwerp bedoelde machtiging bij de Minister berust : deze blijft politiek verantwoordelijk; men moet ook beletten dat de Minister, wanneer hij met een voorstel van de bedoelde Commissie niet akkoord gaat, zijn beslissingsbevoegdheid zou gehalveerd zien en eventueel niet bij machte zou zijn een van het voorstel van de Commissie afwijkende beslissing te nemen. Wijkt de Minister echter van het voorstel van de bijzondere Commissie af, dan moet zijn beslissing motiveren.

De Minister onderstreept, bij deze gelegenheid, dat men, in het geval van het ontwerp, niet moet beducht zijn voor een dooreenstrengeling van de bevoegdheden van verscheidene Ministers. De Minister van Verkeerswezen is volledig bevoegd voor alle aspecten van de door het ontwerp bestreken materie. Indien nog andere Ministers, o.m. die van Nationale Opvoeding en Cultuur, het ontwerp mede-ondertekend hebben, dan is dat, omdat het hier een uitvoeisel van het Schoolpakt betreft, dat meer bepaald onder hun Departement ressorteert.

De Minister is ervan overtuigd dat de voorgenomen rationalisering zal ten goede komen van de onderwijsinstellingen — vooral de lagere gemeentescholen en vrije scholen — die thans door andere instellingen worden ontvolkt.

De Minister komt dan terug op de kwestie van de prioriteit bij het verlenen van de machtigingen. De voorrang gaat naar de bestaande openbare diensten.

Toch is het niet de bedoeling van het ontwerp de inkomsten van die openbare diensten te verhogen, maar wel de geest van het Schoolpakt te doen eerbiedigen.

Deze bekommernis wordt evenmin uit het oog verloren wanneer ervan sprake is misbruiken uit te roeien. Alleen de overtollige vervoermiddelen zullen worden uitgeschakeld, niet de financiële tussenkomst van de Staat in het, volgens het Schoolpakt, gewettigd vervoer.

De Minister vestigt er op zijn beurt de aandacht op dat de Nationale Commissie voor het Schoolpakt het onderhavig ontwerp langdurig en grondig heeft onderzocht, en als conform de geest van het Schoolpakt, daarmede eenparig haar instemming heeft betuigd.

Behandeling van de artikelen.

Artikelen 1 en 2.

Eenparig aangenomen.

Artikel 3.

Eenparig aangenomen in volgende vorm :

« De machtigingen worden verleend voor *ten hoogste* vijf jaar ».

De woorden « ten hoogste » worden ingevoegd om de tekst van dit artikel in overeenstemming te brengen met die van artikel 18 van de Besluitwet van 30 december 1946.

Il apparaît clairement de ce qui précède que le présent projet ne vise nullement la création d'un nouvel Office de la circulation routière. Comme par le passé, cet Office reste entièrement compétent en matière de contrôle technique et également en ce qui concerne le contrôle des autobus destinés aux élèves.

Il a déjà été dit que la décision définitive concernant l'octroi de l'autorisation visée au présent projet dépend du Ministre : celui-ci reste politiquement responsable; il faut également empêcher que le Ministre en cas de désaccord sur une proposition de ladite Commission, ne voie son pouvoir de décision amputé et ne puisse prendre, le cas échéant, une décision qui s'écarte de la proposition de la Commission. Si toutefois le Ministre s'écarte de la proposition de la Commission spéciale, il sera tenu de motiver sa décision.

Le Ministre souligne à ce propos que dans le cas du présent projet, aucun enchevêtrement des compétences de divers Ministres n'est à craindre. Le Ministre des Communications est entièrement compétent pour tous les aspects de la matière que couvre le présent projet. Si d'autres Ministres, notamment celui de l'Education Nationale et de la Culture, ont contresigné le projet, c'est parce qu'il s'agit ici d'une conséquence du Pacte scolaire, qui est particulièrement du ressort de leur Département.

Le Ministre est convaincu que la rationalisation envisagée bénéficiera aux établissements d'enseignement — surtout aux écoles primaires communales et libres — qui sont actuellement submergées.

Le Ministre revient alors à la question de la priorité lors de l'octroi des autorisations. Les services publics existants auront la priorité.

Le présent projet ne tend toutefois pas à augmenter les recettes de ces services publics, mais de faire respecter l'esprit du Pacte scolaire.

Cet aspect n'est pas perdu de vue non plus lorsqu'il s'agit d'extirper les abus. Seuls les moyens de transport inutiles seront supprimés, et non l'intervention financière de l'Etat dans le transport autorisé en vertu du Pacte scolaire.

A son tour, le Ministre attire l'attention sur le fait que la Commission nationale du Pacte scolaire a examiné longuement et en détail le présent projet et l'ayant trouvé conforme à l'esprit du Pacte scolaire, s'y est ralliée à l'unanimité.

Examen des articles.

Articles 1 et 2.

Adoptés à l'unanimité.

Article 3.

Adopté à l'unanimité, sous la forme suivante :

« Les autorisations sont accordées pour une durée de 5 ans *au plus* ».

Les mots « au plus » sont insérés pour mettre le texte du présent article en concordance avec l'article 18 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.

Artikel 4.

Bij dit artikel doet de Minister opmerken dat, aangezien na de aanneming van het ontwerp, de kwestie van het leerlingenvervoer per autobus bij de wet zal zijn geregeld, het desbetreffende lid in artikel 11 van de Besluitwet van 30 december 1946 dient weg te vallen.

Eenparig aangenomen.

Artikel 5.

Eenparig aangenomen.

* * *

Het gehele ontwerp, met inachtneming van het amendement, zomede dit verslag, zijn eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

J. MERTENS.

De Voorzitter,

P. DE PAEPE.

AMENDEMENT

AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Artikel 3.

De tekst van dit artikel is vervangen door wat volgt :

De machtigingen worden verleend voor ten hoogste vijf jaar.

Article 4.

A cet article, le Ministre fait observer qu'étant donné qu'après l'adoption du présent projet, la question du transport des élèves par autobus sera réglée par la loi, l'alinéa de l'article 11 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 qui s'y rapporte, doit être supprimé.

Adopté à l'unanimité.

Article 5.

Adopté à l'unanimité.

* * *

L'ensemble du présent projet, compte tenu des amendements, de même que ce rapport, ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

J. MERTENS.

Le Président,

P. DE PAEPE.

AMENDEMENT ADOPTÉ

PAR LA COMMISSION.

Article 3.

Remplacer le texte de cet article par ce qui suit :

Les autorisations sont accordées pour une durée de cinq ans au plus.