

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 25 FÉVRIER 1932

Rapport de la Commission des Transports, chargée de l'examen du Projet de loi portant revision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars.

(Voir les n°s 330 (session de 1929-1930), 108, 122, 265 (session de 1930-1931) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 9, 15 et 16 juillet 1931 et le n° 214 (session de 1930-1931), du Sénat.)

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 25 FEBRUARI 1932.

Verslag uit naam van de Commissie van Vervoer, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp tot herziening van de wetgeving betreffende de openbare autobus- en autocardiensten.

(Zie n°s 330 (zitting 1929-1930), 108, 122, 265 (zitting 1930-1931) en de Handelingen van de Kamer der Volksverlegenvoordigers, vergaderingen van 9, 15 en 16 Juli 1931) en n° 214 (zitting 1930-1931), van den Senaat.)

Présents : MM. SEGERS, président; BOSSUYT, DANHIER, DE BRUYN, le baron DE DORLODOT, LALEMAND, MATTAGNE (Auguste), MOLET, QUINCHON, TOCH et le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

La loi du 15 septembre 1924 relative aux services publics et réguliers d'autobus avait eu pour but de pousser au développement de l'industrie des transports par autobus et d'amener une saine réglementation des transports de personnes par la route. Cette loi a incontestablement produit des résultats heureux, car nombreux sont actuellement les services d'autobus qui ont été créés à la suite du vote de cette loi.

Le Gouvernement estime cependant que le but visé par les auteurs de la loi de 1924 n'a pas été complètement atteint. Il en donne comme preuve les nombreuses exploitations d'autobus ou d'autocars qui fonctionnent irrégulièrement et qui sont une entrave à l'essor de services rationnellement exploités. C'est pourquoi il a déposé un nouveau projet

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De wet van 15 September 1924 betreffende de geregelde openbare autobusdiensten had voor doel de vervoernijverheid per autobus uit te breiden en aar het personenvervoer langs den weg een gezonde regeling te geven. Deze wet had onmiskenbaar gelukkige gevolgen, want nu telt men talrijke autobusdiensten die naar aanleiding van de goedkeuring van deze wet ingericht werden.

De Regeering oordeelt nochtans dat het doel van de opstellers der wet van 1924 niet volledig werd bereikt. Als bewijs daarvan wijst zij op de talrijke autobus- of autocardiensten die ongeregeld werken en een hinderpaal zijn voor de rationneel ingerichte diensten. Daarom diende zij een nieuw wetsontwerp in tot herziening van de wetgeving betreffende de openbare

de loi portant revision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars. Ce nouveau projet, plus complet que la loi de 1924, a un champ d'application plus large et semble mieux assurer la collaboration et la coordination de tous les transports publics et de tous les intérêts en cause.

Il importe, en effet, de ne pas limiter aux seuls services publics et réguliers d'autobus le champ d'application de la loi, mais de l'étendre également aux autocars.

Il est nécessaire de rechercher, pour l'exploitation des lignes d'autobus, ceux qui assureront le mieux les intérêts des usagers et d'éviter qu'une concurrence déloyale ne vienne ensuite compromettre une exploitation et empêcher l'accomplissement des engagements pris. Il est de toute nécessité, enfin, dans un but de meilleure coordination des transports par rail et par route, comme dans celui de faire disparaître une concurrence qui deviendrait rapidement néfaste aux intérêts généraux du pays, de permettre à la Société nationale des Chemins de fer, tout comme à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, d'exploiter des lignes d'autobus ou de prendre des intérêts dans de pareils services.

Certes, il faut assurer à nos populations des moyens de transports faciles, rapides et économiques, et les autobus présentent certainement ces avantages; il y a donc lieu de les développer. Mais il faut aussi assurer l'existence de notre Société nationale des Chemins de fer et celle des vicinaux. On ne peut pas perdre de vue d'abord que l'État a obtenu de la Société nationale des Chemins de fer, en rémunération de son apport, 10 millions d'actions ordinaires et que ses finances sont donc grandement intéressées à la prospérité de la Société; que l'État, les Provinces et les communes, ensuite, sont presque les seuls

autobus- en autocardiensten. Dit nieuw ontwerp, vollediger dan de wet van 1924 heeft een ruimer veld van toepassing en blijkt beter de samenwerking en de samenordering van al de openbare vervoerdiensten en van alle betrokken belangen te verzekeren.

Inderdaad, het veld van toepassing van de wet mag niet beperkt blijven tot de geregelde openbare autobusdiensten maar dient ook uitgebreid tot de autocars.

Het is noodig voor de exploitatie van de autobuslijnen deze te zoeken die best de belangen van de reizigers zullen verzekeren en te beletten dat oneerlijke concurrentie daarna een exploitatie in gevaar brengt en de uitvoering van de aangegeane verbintenissen verhindert. Het is verder dringend noodzakelijk, met het oog op een betere samenordering van het vervoer per spoor en op den weg, alsook om een concurrentie te vermijden die weldra noodlottig zou worden voor de algemeene belangen van het land, aan de Nationale Maatschappij der Spoorwegen evenals aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen toe te laten autobuslijnen te exploiteeren of belangen te nemen in dergelijke diensten.

Zeker moet onze bevolking kunnen beschikken over gemakkelijke, snelle en goedkoope vervoermiddelen, en de autobusdiensten die deze voordeelen bieden, moeten dus uitgebreid worden. Doch ook het bestaan van onze Nationale Maatschappij der Spoorwegen en van deze der Buurtspoorwegen moet verzekerd worden. Vooreerst mag niet uit het oog verloren worden dat de Staat van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen, als vergoeding voor zijn aanbrengst, 10 miljoen gewone aandeelen heeft bekomen en dat onze financiën dus groot belang hebben bij den voorspoed van de Maatschappij; vervolgens dat

actionnaires de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux et ont donc intérêt lié avec elle. Enfin, un pays comme le nôtre, qui doit importer la plus grande partie des matières premières de ses industries et exporter ensuite ses produits manufacturés, a un intérêt *vital* à ce que les tarifs de ses chemins de fer se maintiennent les plus bas possible. Comment pourrait-il en être ainsi si ceux-ci sont victimes d'une concurrence sans frein, qui leur enlève leur possibilité d'existence?

Le Gouvernement s'est donc trouvé en présence d'intérêts divers; ceux des exploitants des lignes d'autobus, des populations et des pouvoirs publics. Le projet de loi a cherché à concilier les intérêts de chacun et à sauvegarder l'intérêt général.

I. — CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI.

Article premier. — Tombent sous l'application de la loi tous les services de véhicules automobiles ou à traction mécanique indépendante, circulant sur la route, et servant au transport des personnes lorsque les places sont louées à qui se présente pour les occuper et lorsque les organisateurs déterminent d'avance, même approximativement, la destination ou l'itinéraire.

Le projet de loi ne vise donc pas seulement les services d'autobus, mais également les services d'autocars. Mais, pour ces derniers, il y a lieu de faire une distinction entre ceux que les particuliers, les hôtels ou les entreprises touristiques vont louer chez le garagiste et ceux que leurs propriétaires mettent au service de tous ceux qui désirent les utiliser pour des destinations ou des itinéraires déterminés d'avance et moyennant un certain prix. Les premiers ne tombent pas

de la loi, de provincies en de gemeenten nagenoeg de eenige aandeelhouders zijn van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen en dus hetzelfde belang hebben als zij. Ten slotte is het voor een land als het onze, dat het grootste deel van de grondstoffen voor zijn nijverheid moet invoeren en daarna zijn vervaardigde producten moet uitvoeren, een *levensbelang* dat de spoorwegtarieven zoo laag mogelijk gehouden worden. Hoe zou dit kunnen wanneer deze het slachtoffer zijn van een bandeloze concurrentie die hun alle bestaansmogelijkheid ontnemt.

De Regeering stond dus voor verschillende belangen: deze van de exploitanten van autobusdiensten, van de bevolking en van de openbare besturen. Het wetsontwerp heeft getracht alle belangen te vereenigen en het algemeen belang te vrijwaren.

I. — HET VELD VAN TOEPASSING DER WET.

Eerste artikel. — Onder toepassing van de wet vallen al de diensten van auto-voertuigen of voertuigen met afzonderlijke mechanische trekkracht op de wegen, en dienende voor het personenvervoer, wanneer de plaatsen worden verhuurd aan alwie zich aanbiedt om ze te bezetten en wanneer de inrichters bij voorbaat, zelfs bij benadering, de bestemming of den te volgen weg bepalen.

Het wetsontwerp beoogt dus niet enkel de autobusdiensten, doch ook de autocardiensten. Voor deze laatste echter dient een onderscheid gemaakt tusschen deze welke particulieren, hotels of ondernemingen voor toerisme bij den garagehouder gaan huren en deze welke de eigenaars beschikbaar stellen voor alwie ze wenscht te gebruiken voor een bij voorbaat bepaalde bestemming of weg en mits een zekeren prijs. De eersten vallen niet onder toepassing van de wet, want het

sous l'application de la loi, car il ne s'agit, en l'espèce, que d'une location privée d'un moyen de transport faite par des particuliers, tandis que les seconds tombent sous l'application de la loi, en raison du caractère public de l'offre faite à tous ceux qui désirent en profiter.

Les services dits « de marché » et « d'ouvriers » tombent évidemment dans cette seconde catégorie. Pour échapper à l'application de la loi, les exploitants de ces services produisent une liste de personnes, affirment que celles-ci ont loué chez eux l'autocar pour se rendre soit au marché, soit au travail, et assurent qu'il n'y a donc pas là transport public de personnes, mais seulement une location privée. L'on se trouve évidemment devant un moyen imaginé pour tourner la loi; et grâce à ce moyen, les services de « marché » fonctionnent sur plusieurs lignes à tour de rôle, suivant le jour de marché des diverses localités, et immunisés par leur soi-disant caractère privé, roulent à pleine charge tous les jours de la semaine et échappent à tout contrôle, tandis que les services « d'ouvriers » transportent pour la plupart trente ou quarante ouvriers abonnés entre le lieu de leur domicile et le siège de leur travail et vice-versa. Certains de ces services ont été pourvus d'une autorisation régulière, conformément à la loi de 1924. Ils sont soumis à toutes les conditions techniques et d'assurance, aux charges et sujétions des autres services publics. Mais les autres, se retranchant derrière un caractère privé apparent pour se libérer de toute réglementation, s'installent même à côté des services similaires autorisés; et comme l'absence de toute charge leur permet d'offrir des conditions de transport plus favorables que ces derniers, enlèvent à ceux-ci leurs moyens d'existence.

La jurisprudence administrative dit

geldt hier slechts een private verhuuring van een vervoermiddel door particulieren, terwijl de anderen onder toepassing van de wet vallen wegens het openbaar karakter van het aanbod aan alwie er gebruik van maken wil.

De zoogezegde « markt- » en « arbeidersdiensten » vallen natuurlijk onder deze laatste reeks. Om aan de wet te ontsnappen, leggen de exploitanten van deze diensten een lijst voor van personen, beweren dat dezen bij hen de autocar hebben gehuurd om zich naar de markt of naar hun arbeid te begeven, en verzekeren dat het geen openbare vervoerdienst van personen, maar enkel een private verhuuring geldt. Men staat hier natuurlijk voor een verzonnen middel om de wet te ontduiken; dank zij dit middel, rijden de « marktdiensten » beurtelings op verschillende lijnen volgens den marktdag der verschillende localiteiten en, vrijgesteld wegens hun voorgewend privaat karakter, rijden zij elken dag van de week met volle lading en ontsnappen aan elk toezicht, terwijl de « arbeidersdiensten » meestal dertig tot veertig geabonneerde arbeiders vervoeren van hun woonplaats naar de plaats van het werk, en terug. Zekere van deze diensten bekwamen een regelmatige machtiging overeenkomstig de wet van 1924. Zij zijn onderworpen aan alle technische- en verzekeringsvoorwaarden, aan de lasten en dienstbaarheden van alle andere openbare diensten. Doch de andere gaan schuil achter een schijnbaar privaat karakter om zich aan alle reglementeering te onttrekken, worden zelfs ingericht naast de gelijkaardige diensten die daartoe gemachtigd werden, en, daar zij aan geen lasten zijn onderworpen, kunnen zij voordeelijker voorwaarden bieden dan deze laatsten aan wie zij de bestaansmogelijkheid ontnemen.

De bestuurlijke rechtspraak bepaalt

que seuls sont à considérer comme services privés ceux organisés et exploités par le patron même, à l'usage exclusif de son propre personnel, sans paiement de prix de voyage ou moyennant retenue sur le salaire et qui circulent sous la responsabilité civile du patron.

Les tribunaux cependant n'ont pas toujours admis cette jurisprudence et c'est pourquoi, à l'occasion de la discussion du présent projet il y a lieu de préciser que les services dont il s'agit n'ont que l'apparence d'un caractère privé et qu'ils sont en réalité de véritables services publics d'autocars tombant sous l'application de la loi. Il est en effet absolument indispensable qu'au point de vue de la sécurité des voyageurs ce genre d'exploitation soit soumis aux conditions techniques générales en ce qui concerne le matériel utilisé et aux obligations d'assurance vis à vis des tiers. Il ne faut pas, d'autre part, que ces services échappent aux taxes et redevances qui frappent les autres entreprises de transport en commun. Toute coordination rationnelle deviendrait par ailleurs impossible si l'on tolérât que certaines entreprises se revêtent d'un caractère privé douteux, le plus souvent purement artificiel pour aller impunément écrémer les recettes d'un service régulier. D'autant plus que bien souvent ce sont les recettes plus abondantes des jours de marché qui doivent permettre à l'exploitant régulier d'une ligne d'assurer également le service les jours où le rendement est insuffisant.

Le projet de loi exclut expressément de l'application de la loi :

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

» 2° Les services organisés à l'occasion d'événements imprévus ou pour

dat alleen als private diensten worden beschouwd de door den werkgever zelf ingerichte en geëxploiteerde diensten voor het uitsluitend gebruik van zijn personeel, zonder betaling van den prijs van den rit of afhouding op het loon, en die onder de burgerlijke verantwoordelijkheid van den werkgever rijden.

De rechtbanken hebben nochtans niet altijd deze rechtspraak erkend, en daarom dient bij de behandeling van dit ontwerp nader bepaald dat de bedoelde diensten slechts in schijn een privaat karakter hebben en in werkelijkheid echte openbare autocardiens zijn die onder toepassing van de wet vallen. Het is inderdaad volstrekt onmisbaar dat, op gebied van de veiligheid der reizigers, dit soort van exploitatie onderworpen wordt aan de algemeene technische voorwaarden wat betreft het gebruikte materieel en aan de voorwaarden van verzekering tegenover derden. Anderzijds mogen deze diensten niet ontsnappen aan de taxes en huurgelden die andere ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer moeten betalen. Elke rationneele samenordering zou overigens onmogelijk worden indien men duldt dat zekere ondernemingen een verdacht en meestal zuiver kunstmatig privaat karakter aannemen om straffeloos met de inkomsten van een geregelden dienst te gaan lopen, des te meer daar het dikwijls de hoogere ontvangsten van de marktdagen zijn die aan den exploitant van een geregelde lijn moeten toelaten ook op de dagen dat de rendeeing ontoereikend is den dienst te verzekeren.

Het wetsontwerp bepaalt uitdrukkelijk dat niet onder toepassing van de wet vallen :

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

» 2° De diensten ingericht naar aanleiding van onvoorziene gebeurtenissen

suppléer à l'insuffisance momentanée ou à la suspension provisoire ou accidentelle de services publics de transports. »

Les services organisés par un employeur à l'usage exclusif de son personnel ou de sa famille présentant un caractère *privé* doivent naturellement ne pas tomber sous l'application de la loi qui régit les services *publics* d'autobus et d'autocars.

Un événement fortuit *non prévu* (manifestation politique ou sportive organisée spontanément) peut provoquer un déplacement considérable du public; il est loisible dans ce cas aux garagistes de mettre des autocars à la disposition du public; l'imprévision de cet événement n'a pas permis en effet de se pourvoir des autorisations nécessaires.

D'autre part, un événement *prévu* peut provoquer un déplacement du public beaucoup plus considérable que celui qui était prévu.

Tel serait le cas d'une manifestation sportive ou politique pour laquelle on prévoyait un déplacement de deux mille personnes alors qu'en réalité cinq mille personnes se présentent pour être transportées.

L'insuffisance *exceptionnelle* et *imprévue* des services publics de transports permettra également dans ce cas aux garagistes de transporter le public sans tomber sous l'application de la loi. Il y a là un cas de force majeure.

Il en est enfin de même dans le cas de suspension provisoire ou accidentelle des services publics de transports. Ainsi que le fait remarquer l'honorable rapporteur de la Chambre, il ne suffira donc pas pour être soustrait à l'application de la loi que le service soit unique ou isolé (par exemple en vue d'une kermesse, procession, manifestation sportive); car ce sont là des événements prévus et annoncés qui permettent aux organisateurs du service de se pourvoir d'une

ou de om te voorzien in de tijdelijke ontoereikendheid of in de voorloopige of toevallige schorsing van openbare vervoerdiensten. »

Daar de diensten ingericht door een werkgever voor het uitsluitend gebruik van zijn personeel of van zijn gezin een *privaat* karakter dragen, mogen zij natuurlijk niet onder toepassing vallen van de wet die de *openbare* autobus- en autocardiensten betreft.

Een *onvoorziene* toevallige gebeurtenis (spontaan ingerichte politieke of sport-betooging) kan een groote verplaatsing van publiek medebrengen; het staat in dit geval aan de garagehouders vrij autocars ten dienste te stellen van het publiek; daar deze gebeurtenissen onvoorzien waren kon men niet de noodige machtiging vragen.

Anderzijds kan een *voorziene* gebeurtenis een verplaatsing van veel meer menschen dan men voorzien had veroorzaken.

Dit zou het geval zijn met een sport- of politieke betooging waarvoor men een verplaatsing van twee duizend personen had voorzien, terwijl vijf duizend personen zich verplaatsen.

De *uitzonderlijke* en *onvoorziene* ontoereikendheid der openbare vervoerdiensten zal ook in dit geval de garagehouders vrij laten het publiek te vervoeren zonder onder toepassing van de wet te vallen. Het geldt hier een geval van overmacht

Hetzelfde geldt, tenslotte, voor het geval van tijdelijke of toevallige schorsing van openbare vervoerdiensten. Zooals de geachte verslaggever van de Kamer laat opmerken zal het, om niet onderworpen te zijn aan de wet, niet volstaan dat er slechts een enkele of afzonderlijke dienst is (b. v. met het oog op een kermis, processie, sport-betooging); want dit zijn voorziene en aangekondigde gebeurtenissen die aan de inrichters van den dienst toelaten zich te voorzien van een machtiging,

autorisation qui pourra être accordée sans formalité préalable puisqu'il s'agit d'un service temporaire.

* * *

Article II. — Les services publics d'autobus autorisés en vertu de la loi du 15 septembre 1924 tombent en partie sous l'application du projet de loi.

L'article II précise en effet « que 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. Ils seront soumis à la réglementation générale résultant de la présente loi ».

II. — OCTROI ET RETRAIT DE L'AUTORISATION.

Art. 2. — Les pouvoirs qualifiés pour accorder les autorisations sont :

A. S'il s'agit de services publics temporaires :

Le Collège des Bourgmestre et Échevins, si le service ne doit pas dépasser le territoire d'une ou de deux communes contiguës.

La Députation permanente si le service doit s'étendre sur plus de deux communes de la même Province;

Le Roi si le service doit s'étendre sur le territoire de plus d'une Province.

B. S'il s'agit de services publics permanents :

Le Conseil communal si le service ne doit pas dépasser le territoire de la commune;

La Députation permanente si le service doit emprunter le territoire

die zonder voorafgaande formaliteit kan verleend worden, vermits het een tijdelijke dienst geldt.

* * *

Artikel II. — De openbare diensten waarvoor machtiging is verleend krachtens de wet van 15 September 1924, vallen gedeeltelijk onder toepassing van het wetsontwerp.

Artikel II bepaalt inderdaad : « dat de wet van 15 September 1924 wordt ingetrokken. De exploitatie van de diensten, waarvoor krachtens de vroegere wetten regelmatig machtiging werd verleend, mag voortgezet worden tegen de voorwaarden en binnen de grenzen voorzien bij de desbetreffende lastkohieren. De uit deze wet voortvloeiende algemeene voorschriften zijn van toepassing op die diensten ».

II. — VERLEENING EN INTREKKING VAN DE MACHTIGING.

Artikel 2. — De besturen bevoegd om machtiging te verleen zijn :

A. Voor tijdelijke openbare diensten :

Het College van Burgemeester en Schepenen, indien de dienst het grondgebied van één of van twee belendende gemeenten niet moet verlaten;

De Bestendige Deputatie, indien de dienst zich over het grondgebied van meer dan twee gemeenten van een zelfde provincie moet uitstrekken;

De Koning, indien de dienst zich moet uitstrekken over het grondgebied van meer dan één provincie.

B. Voor bestendige diensten :

De gemeenteraad, wanneer de dienst het grondgebied der gemeente niet verlaat;

De Bestendige Deputatie, wanneer de dienst op het grondgebied van meer

de plus d'une commune de la même Province;

Le Roi si le service d'étend sur le territoire de plus d'une province.

C. S'il s'agit de services publics *provisaires* c'est-à-dire en attendant que le pouvoir autorisant ait pu se prononcer, le Ministre des Transports peut donner l'autorisation. Mais la durée de cette autorisation ne peut pas dépasser six mois.

Le dernier alinéa de l'article 2 précise qu' « en attendant le résultat de l'enquête légale le Ministre des Transports peut délivrer une dispense provisoire d'une durée maximum de six mois. »

Le sens est clair; le Ministre peut en attendant le résultat de l'enquête légale délivrer pour un terme qui ne peut excéder six mois la dispense de l'autorisation; mais il semble que dispense n'est pas ici le mot propre. Il eut été préférable de remplacer le mot dispense par « autorisation provisoire. »

* * *

Le projet de loi fait, en matière d'autorisation, deux limitations.

La première c'est que l'autorisation ne peut être accordée que pour une durée maximum de 20 années (art. 4).

La seconde est ainsi conçue : « une autorisation temporaire ne peut être accordée pour un parcours déjà desservi en totalité ou dans sa majeure partie par un service de transport régulièrement concédé ou autorisé, qu'en vue d'un trafic exceptionnel que l'exploitant de ce service régulier n'est pas en mesure d'assurer. »

Si l'on rapproche cet alinéa de l'alinéa 2 de l'article 5 on peut éprouver quelque étonnement. La loi entend réserver toujours au pouvoir compé-

dan één gemeente in dezelfde provincie komt;

De Koning, wanneer de dienst zich uitstrekt over het grondgebied van meer dan één provincie.

C. Voor de *tijdelijke* openbare diensten, 't is te zeggen in afwachting dat het machtiging verleend bestuur heeft kunnen uitspraak doen, mag de Minister van Verkeerswezen de machtiging verleen. Doch de termijn van deze machtiging mag zes maanden niet overschrijden. Het laatste lid van artikel 2 bepaalt : « In afwachting van den uitslag van het wettelijk onderzoek, kan de Minister van Verkeerswezen een voorloopige toelating verleen voor een termijn van ten hoogste zes maanden. »

De beteekenis is duidelijk : De Minister mag in afwachting van den uitslag van het wettelijk onderzoek voor een termijn van ten hoogste zes maanden een voorloopige toelating verleen.

* * *

Het wetsontwerp voorziet in zake machtiging twee beperkingen.

De eerste luidt dat de machtiging slechts voor ten hoogste twintig jaar kan verleend worden (art. 4).

De tweede luidt als volgt : « Een tijdelijke machtiging mag niet worden verleend voor een traject dat reeds geheel of grotendeels door een regelmatig vergunden of veroorloofden vervoerdienst wordt bediend, tenzij het een buitengewoon verkeer geldt, welk door een exploitant van dien regelmatig dien dienst niet kan verzekerd worden. »

Indien men deze alinea vergelijkt met alinea 2 van artikel 5 is men eenigszins verwonderd. De wet wil altijd aan het bevoegd bestuur het

tent le droit de délivrer des autorisations pour l'établissement de services *permanents* si l'intérêt public l'exige; comment alors limite-t-elle pour ce même pouvoir le droit de délivrer une autorisation pour l'établissement d'un service *temporaire* concurrent au seul cas de trafic exceptionnel que l'exploitant du service n'est pas en mesure d'assurer?

Il semble qu'en vertu du principe « qui peut le plus peut le moins », le pouvoir compétent devrait pouvoir accorder une autorisation temporaire à un service concurrent si l'intérêt du public l'exige.

Il y a cependant de bonnes raisons pour justifier cet alinéa 3 de l'article 2. La loi en effet, entoure l'octroi des autorisations permanentes de conditions plus sévères que celui des autorisations temporaires.

Ces conditions permettent de croire qu'une autorisation permanente ne sera donnée à un service concurrent qu'à bon escient c'est-à-dire que lorsque l'intérêt du public le justifiera, tandis qu'il y a lieu d'éviter que l'octroi d'une autorisation temporaire qui n'est pas, elle, entourée des mêmes garanties, ne puisse être donnée sans tenir compte de tous les intérêts en cause. Tel serait le cas, par exemple, d'un collège de bourgmestre et échevins qui, pour des intérêts locaux, accorderait une autorisation de service temporaire d'autobus entre deux villages contigus à l'occasion d'une kermesse, alors qu'un service permanent d'autobus régulièrement autorisé par la Députation permanente ou le Roi, ou qu'une ligne vicinale régulièrement concédée, desservirait déjà dans son parcours les deux communes intéressées. Une pareille autorisation causerait, en effet, un préjudice injustifié au bénéficiaire de la concession permanente en le privant de bonnes journées de recettes sur lesquelles il a

recht voorbehouden machtigingen te verleen voor het inrichten van *bestendige* diensten indien het openbaar belang het vergt; waarom beperkt zij dan voor denzelfden dienst het recht een machtiging te verleen voor de inrichting van een *tijdelijken* dienst, die alleen concurreert in geval van buitengewoon verkeer dat de exploitant van den dienst niet bij machte is te verzekeren?

Uit het beginsel « wie meer kan, kan ook minder », zou blijken dat het bevoegd bestuur een tijdelijke machtiging zou moeten kunnen verleen aan een concurreerenden dienst indien het openbaar belang zulks vergt.

Er bestaan echter goede redenen om deze alinea 3 van artikel 2 te billijken. De wet onderwerpt inderdaad de toekenning der bestendige machtigingen aan strengere voorwaarden dan voor de tijdelijke machtigingen.

Deze voorwaarden laten toe te gelooven dat een bestendige machtiging slechts te gelegener tijd aan een concurreerenden dienst zal verleend worden, 't is te zeggen wanneer het openbaar belang het zal billijken, terwijl het past de verleening van een tijdelijke machtiging te vermijden welke niet dezelfde waarborgen geeft en kan verleend worden zonder rekening te houden met al de betrokken belangen. Dit zou bij voorbeeld het geval zijn voor een college van burgemeester en schepenen dat voor plaatselijke belangen een machtiging van een tijdelijken autobusdienst zou verleen tusschen twee aangrenzende dorpen ter gelegenheid eener kermis, terwijl een bestendige autobusdienst regelmatig toegestaan door de Bestendige Deputatie of door den Koning, of een regelmatig geconcedeerde buurtlijn, op hun weg reeds beide betrokken gemeenten zou bedienen. Een dergelijke machtiging zou inderdaad een ongewettigde schade berokkenen aan den houder van de bestendige concessie

pu légalement compter le jour où il a fait sa soumission.

* *

Le retrait de l'autorisation en cas d'infraction aux clauses et conditions de l'acte d'autorisation, se fera par le Ministre s'il s'agit de service public temporaire ou par le Roi s'il s'agit de service public permanent. Mais le bénéficiaire de l'autorisation, les communes et les députations permanentes devront être entendues sur ce point (art. 9).

* *

Le pouvoir qualifié pour donner l'autorisation est seul qualifié aussi pour approuver toute cession de bail ou toute fusion; la procédure à suivre est la même que pour l'octroi de l'autorisation (art. 8).

III. — FORMALITÉS PRÉALABLES.

A. *Enquête.* — Dès qu'il sera en possession d'une demande tendant à créer un service, le pouvoir qui a qualité pour accorder l'autorisation procédera à une enquête sur l'utilité de l'entreprise, l'itinéraire et le taux des tarifs (art. 4).

B. *Adjudication publique.* — L'ancienne loi du 15 septembre 1924 n'imposait pas l'adjudication publique mais elle la permettait; le nouveau projet de loi au contraire la rend obligatoire. L'adjudication paraît en effet le meilleur moyen de provoquer une saine concurrence et de permettre aux autorités chargées d'accorder l'autorisation de faire le meilleur choix (art. 6).

met hem te berooven van goede dag-verdiensten waarop hij wettelijk heeft kunnen rekenen den dag dat hij zijn inschrijving heeft gedaan.

* *

De intrekking van de machtiging in geval van overtreding van de beschikkingen en voorwaarden der machtigingsakte, geschiedt door den Minister indien het een tijdelijken openbaren dienst betreft of door den Koning indien het een bestendigen openbaren dienst geldt. Doch de houder van de machtiging, de gemeenten en de bestendige deputatiën moeten in dit opzicht worden gehoord. (art. 9).

* *

Alleen het bestuur dat bevoegd is de machtiging te verleen is ook bevoegd alle overlating van verpachting of alle samensmelting goed te keuren; de te volgen voorschriften zijn dezelfde als voor de toekenning van de machtiging (art. 8).

III. — VOORAFGAANDELIJKE FORMALITEITEN.

A. *Onderzoek.* — Zoodra zij in bezit is van een aanvraag tot inrichting van een dienst, zal de overheid die de machtiging moet verleen overgaan tot een onderzoek over het nut van de onderneming, den weg en het bedrag der tarieven (art. 4).

B. *Openbare aanbesteding.* — De vroegere wet van 15 September 1924 maakte de openbare aanbesteding niet verplichtend, doch liet ze toe; het nieuwe ontwerp integendeel maakt ze verplichtend. De aanbesteding blijkt inderdaad het beste middel te zijn om een gezonde mededinging uit te lokken en de overheden, belast met de toekenning van de machtiging, de beste keuze te laten doen (art. 6).

Mais il importe, dans l'intérêt même du public, de donner à celui qui exploite déjà un service de transport public de personnes dans des conditions irréprochables, et aussi à celui qui a obtenu la concession d'une ligne ferrée l'assurance qu'aucun nouveau service susceptible de concurrencer son exploitation de façon sensible, ne sera autorisé sans qu'il ait été invité à exploiter lui-même ce nouveau service. C'est pourquoi le projet de loi autorise le pouvoir concédant à ne pas recourir à l'adjudication lorsqu'il entend proroger l'exploitation d'un service permanent existant ayant donné satisfaction, ou bien lorsqu'il veut remettre la nouvelle ligne à l'exploitant de services publics de transports de personnes qui dessert déjà la majeure partie de la localité ou des localités que la nouvelle ligne doit parcourir.

La Société Nationale des Chemins de fer, la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux et les sociétés de tramways qui ont obtenu la concession d'une ligne ferrée ou même seulement la prise en considération d'une ligne ferrée que les circonstances n'ont pas permis de construire sont assimilés à l'exploitant d'un service public de transport de personnes; elles peuvent donc, sans devoir recourir à l'adjudication publique, obtenir la concession de la ligne d'autobus nouvelle si elles desservent déjà par leurs services ordinaires la majeure partie de la localité ou des localités que la nouvelle ligne doit parcourir.

C. Autorisations, avis et approbations. — 1. En cas d'autorisation par le Conseil communal, la Députation permanente a un délai de trois mois pour donner son avis; passé de celui, il y est passé outre. L'approbation du Roi est ensuite requise. Cette approbation doit intervenir dans le

Het past echter, in het belang zelf van het publiek, aan dengene die reeds een dienst voor openbaar personenvervoer in onberispelijke voorwaarden exploiteert, en ook, aan dengene die de concessie van een spoorlijn heeft verkregen, de verzekering te geven dat geen enkele nieuwe dienst die van dien aard is aan zijn exploitatie een gevoelige mededinging te berokkenen, zal verleend worden, zonder dat hij zelf uitgenoodigd werd dezen nieuwen dienst te exploiteeren. Om die reden machtigt het wetsontwerp het concessiegevend bestuur niet tot aanbesteding over te gaan wanneer het de exploitatie wil verlengen van een bestaanden bestendigen dienst die voldoening geeft, ofwel wanneer het de nieuwe lijn wil overlaten aan den exploitant van openbare diensten van personenvervoer die reeds het grootste gedeelte bedient van de gemeente of van de gemeenten welke de nieuwe lijn moet doorkruisen.

De Nationale Spoorwegmaatschappij, de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen en de tramwegmaatschappijen die de concessie van een spoorlijn hebben verkregen, of zelfs maar de inoverwegingneming van een spoorlijn waarvan de aanleg door de omstandigheden niet mogelijk was, worden gelijkgesteld met den exploitant van een openbaren dienst voor personenvervoer; zij kunnen dus, zonder tot de openbare aanbesteding over te gaan, de concessie verkrijgen van de nieuwe autobuslijn, indien zij reeds door hun gewone diensten het grootste gedeelte bedienen van de gemeente of van de gemeenten die de nieuwe lijn moet doorkruisen.

C. Machtigingen, berichten en goedkeuringen. — 1. In geval van machtiging door den gemeenteraad, heeft de Bestendige Deputatie een termijn van drie maanden om haar advies te geven, na dezen termijn wordt er van afgezien. Daarna wordt de goedkeuring door den Koning geveerd.

délai de trois mois. Passé ce délai, elle est considérée comme accordée à moins qu'un arrêté royal motivé ne fixe un nouveau délai.

2. En cas d'autorisation par la Députation permanente, l'avis des communes intéressées est demandé et doit intervenir dans les trois mois. L'approbation du Roi est ensuite requise comme dans le cas précédent.

3. En cas d'autorisation par le Roi, les avis des communes et des Députations permanentes sont demandés et doivent être donnés dans les trois mois.

D. *Recours ouvert au requérant.* — Un recours est ouvert au requérant contre la décision de la commune ou de la Députation permanente refusant l'autorisation demandée. Ce recours doit être exercé dans les dix jours de la notification du refus. Ce sera alors, suivant le cas, la Députation permanente ou le Roi qui aura à statuer.

Un recours lui est également ouvert si la commune ou la Députation Permanente n'a pas statué dans les six mois. Ce recours devra alors être exercé dans les dix jours qui suivent l'expiration du délai.

IV. — CONDITIONS A IMPOSER AUX EXPLOITANTS.

Les clauses et conditions à imposer aux exploitants peuvent être générales ou particulières. Il y a en effet un certain nombre d'obligations qui doivent être imposées à toutes les concessions indistinctement. C'est ainsi que le projet précise que le pouvoir autorisant doit toujours se réserver le droit d'octroyer des autorisations pour l'établissement de services concurrents si l'intérêt public

Deze goedkeuring moet geschieden binnen de drie maand. Na dezen termijn wordt zij aangezien als verleend zijnde, tenzij een beredeneerd koninklijk besluit een nieuwen termijn bepaalt.

2. In geval van machtiging door de Bestendige Deputatie wordt het advies van de betrokken gemeenten gevraagd en moet dit binnen de drie maand uitgebracht worden. 's Konings goedkeuring wordt nadien geveerd zooals in het voorgaande geval.

3. In geval van machtiging door den Koning, worden de adviezen van de gemeenten en van de bestendige deputatiën gevraagd en moeten zij binnen de drie maand uitgebracht worden.

D. *Mogelijk verhaal voor de verzoekende partij.* — De verzoekende partij heeft verhaal tegen de beslissing van de gemeente of van de Bestendige Deputatie welke de gevraagde machtiging weigert. Dit verhaal moet binnen tien dagen na de beteekening van de beslissing tot weigering worden ingediend. Dan zal, volgens het geval, de Bestendige Deputatie of de Koning uitspraak doen.

Zij heeft insgelijks verhaal indien de Bestendige Deputatie binnen de zes maand niet heeft uitspraak gedaan. Dit verhaal moet dan uitgeoefend worden binnen tien dagen na het verstrijken van den termijn.

IV. — VOORWAARDEN AAN DE EXPLOITANTEN OP TE LEGGEN.

De bedingen en voorwaarden aan de exploitanten op te leggen kunnen van algemeenen of van bijzonderen aard zijn. Er zijn inderdaad een zeker aantal verplichtingen die aan alle concessies zonder onderscheid dienen opgelegd. Om die reden bepaalt het ontwerp dat het bestuur dat machtiging verleent, zich immer het recht moet voorbehouden machtigingen toe te kennen voor de inrichting van mede-

le nécessite et de retirer l'autorisation avant l'expiration du terme dans des conditions déterminées.

D'autres obligations sont au contraire spéciales à une seule concession. Les unes et les autres obligations imposées aux exploitants sont stipulées dans l'acte d'autorisation.

La Commission de la Chambre a désiré connaître comment les soumissionnaires auraient connaissance des différentes obligations qui leur seront imposées, elle a donc posé une question au Gouvernement dans ce sens. Celui-ci a répondu ceci : « En exécution de l'article 5 de la loi il sera pris un arrêté royal publiant le règlement général des services publics, temporaires ou permanents, d'autobus et d'autocars. »

Mais l'article 5 ne prévoit pas explicitement le droit pour le Roi de déterminer par arrêté royal un règlement général des services publics d'autobus et d'autocars. Le dernier alinéa de l'article 12 est, lui, plus explicite puisqu'il fait mention « du règlement général pris en exécution de l'article 5 de la présente loi ».

L'intention du Gouvernement est de créer un cahier des charges général type qui renfermera les obligations générales à imposer aux exploitants, telles que le genre et les qualités des véhicules utilisés, le gabarit des voitures, l'obligation de l'assurance, le statut du personnel et d'une façon générale tout ce qui intéresse la sécurité et le confort des voyageurs, etc., etc.

Ainsi donc les conseils communaux et les députations permanentes devront, pour obtenir l'approbation royale prévue à l'article 3, conformer leurs actes d'autorisation au cahier des charges général type élaboré par le Gouvernement, mais ils resteront libres d'y ajouter telles charges spé-

dingende diensten indien het openbaar belang het vereischt en de machtiging in te trekken vóór het verstrijken van den termijn in bepaalde voorwaarden.

Andere verplichtingen zijn integendeel eigen aan een enkele concessie. Beiderlei verplichtingen aan de exploitanten opgelegd zijn in de akte tot machtiging vermeld.

De Commissie van de Kamer wilde weten hoe de inschrijvers kennis kregen van de verschillende verplichtingen die hun worden opgelegd; zij heeft dienvolgens tot de Regeering een vraag in dien zin gericht. Deze antwoordde dat « overeenkomstig artikel 5 der wet een koninklijk besluit het algemeen reglement zou bekend maken op de openbare, tijdelijke of bestendige autobus- en autocardiens-ten ».

Artikel 5 voorziet niet uitdrukkelijk het recht voor den Koning bij koninklijk besluit een algemeen reglement op de openbare autobus- en autocardiens-ten te bepalen. De laatste alinea van artikel 12 is meer uitdrukkelijk, vermits zij melding maakt van het « Algemeen Reglement vastgesteld tot uitvoering van artikel 5 dezer wet ».

De bedoeling van de Regeering is een type van algemeen lastenkohier op te maken, dat de algemeene verplichtingen aan de exploitanten op te leggen zou bevatten, zooals de natuur en de hoedanigheden van de benuttede voertuigen, den omvang van de wagens, de verplichting der verzekering, het statuut van het personeel, en door den band alles wat de veiligheid en het comfort der reizigers, enz., aanbelangt.

Alzoo zullen de gemeenteraden en bestendige deputatiën, om de koninklijke goedkeuring bij artikel 3 voorzien te verkrijgen, hun machtiging doen overeenstemmen met het door de Regeering opgemaakt type van algemeen lastenkohier, doch zij zullen vrij blijven er dusdanige bijzondere

ciales qu'ils croiront devoir imposer en surplus.

Un cahier des charges général type existe d'ailleurs déjà pour toutes les concessions des chemins de fer, de vicinaux et de tramways.

Le Comité consultatif des autobus créé par application du serrier alinéa de l'article 3 est tout à fait désigné pour présenter au Ministre un modèle du cahier des charges général type.

La Chambre, au cours de la discussion du projet de loi, s'est préoccupée de la question du statut du personnel des entreprises d'autobus et d'autocars. Nous ne pensons pas devoir soulever à nouveau cette question dans le rapport parce que l'honorable Ministre des Transports a déclaré ceci à la Chambre :

« Le Gouvernement devra élaborer un cahier des charges général applicable à toutes les exploitations d'autobus. Dans ce cahier des charges, le Gouvernement a l'intention de prévoir que les salaires du personnel, et, d'une façon générale, ses conditions de travail devront être au moins aussi favorables que celles adoptées par la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux. »

Dans ces conditions votre Commission a estimé avoir tous ses apaisements quant au statut du personnel des entreprises d'autobus.

* * *

V. — POLICE DES EXPLOITANTS ET DES EXPLOITATIONS D'AUTOBUS ET D'AUTOCARS.

Article 7. — Un arrêté royal déterminera les règlements de police relatifs à l'exploitation des services publics temporaires ou permanents d'autobus et d'autocars. Un arrêté royal désignera également les fonctionnaires

lasten aan toe te voegen die zij zullen goedvinden daarenboven te moeten opleggen.

Een type van algemeen lastenkohier bestaat trouwens reeds voor al de concessies van spoor-, buurtspoor- en tramwegen.

Het Raadgevend Comité der autobussen, gesticht krachtens de laatste alinea van artikel 3, is best bevoegd om aan den Minister een voorbeeld van type van algemeen lastenkohier voor te leggen.

In den loop der bespreking van het ontwerp heeft de Kamer zich bezig gehouden met het statuut van het personeel der autobus- en autocar-ondernemingen. Wij meenen deze vraag niet opnieuw te moeten opwerpen in het verslag omdat de geachte Minister van Vervoer in de Kamer heeft verklaard « dat de Regeering een algemeen lastenkohier zal moeten opmaken toepasselijk op al de autobus-exploitaties. De Regeering heeft voor doel in dit lastenkohier te voorzien dat het loon van het personeel en in het algemeen zijn arbeidsvoorwaarden ten minste even gunstig moeten zijn als deze aangenomen door de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen ».

In die voorwaarden meent uw Commissie ten volle gerust te zijn wat betreft het statuut van het personeel van de autobusondernemingen.

* * *

V. — POLITIE VAN DE EXPLOITANTEN EN VAN DE EXPLOITATIE VAN AUTOBussen EN AUTOCARS.

Artikel 7. — Een koninklijk besluit stelt de politiereglementen betreffende de exploitatie van tijdelijke of bestendige openbare autobus- en autocardiensten vast. Een koninklijk besluit duidt eveneens de ambtenaren aan

chargés de surveiller l'exécution de la loi et de constater les infractions aux règlements de police.

Les peines prévues sont de un jour à huit jours d'emprisonnement et une amende de 5 à 200 francs ou une de ces peines seulement.

Les juges de paix sont compétents pour connaître de ces infractions.

Une infraction qui présente certainement une certaine gravité est celle de l'exploitation sans autorisation régulière de services visés par le présent projet. Elle est punie des peines indiquées plus haut.

Le projet de loi portait primitivement qu'en cas de récidive d'exploitation sans autorisation le juge pouvait faire application de l'article 43 du Code pénal qui ordonne la confiscation des objets qui ont servi à commettre l'infraction. Cette disposition a paru à la Commission de la Chambre inopportune et inefficace car la sanction infligée dépasserait à tel point la gravité de l'infraction que le juge hésiterait à l'appliquer; mais la Commission désirant assurer d'une façon efficace la répression de la récidive en cette matière, a introduit un amendement qui a été admis et qui stipule d'abord qu'à chaque récidive la peine ne pourra être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement et qu'ensuite les condamnations à des dommages-intérêts du chef de cette contravention pourront être exécutées par privilège sur le produit de la vente des voitures ayant servi à commettre l'infraction même si les voitures ne sont pas la propriété des contrevenants.

L'alinéa 5 de l'article 7 stipule que : « la loi du 21 mai 1888 sur la condamnation conditionnelle ne sera pas applicable aux « dites infractions ». Comme cet alinéa suit et l'alinéa 2 qui fixe

belast met het toezicht over de uitvoering van de wet en het vaststellen van de overtredingen op de politie-reglementen.

De voorziene straffen zijn gevangenisstraffen van één tot acht dagen en een geldboete van 5 frank tot 200 frank of één dezer straffen alleen.

Deze overtredingen behooren tot de bevoegdheid van de vrederechters.

Een ongetwijfeld nogal zware overtreding is deze van de exploitatie zonder regelmatige machtiging van diensten door dit ontwerp beoogd. Zij wordt met bovengenoemde straffen gestraft.

Aanvankelijk bepaalde het wetsontwerp dat bij herhaling van exploitatie zonder machtiging de rechter artikel 43 van het Strafwetboek mocht toepassen, waarbij verbeurdverklaring wordt bevolen van de voorwerpen die tot het plegen van de overtreding hebben gediend. Deze bepaling scheen aan de Kamercommissie ongepast en ondoelmatig, daar de opgelegde straf zoo ver den ernst van de overtreding te boven gaat, dat de rechter zou aarzelen haar toe te passen; daar de Commissie echter op doeltreffende wijze de herhaling ter zake wil voorkomen, heeft zij een amendement ingediend, dat aangenomen werd, en waarbij wordt bepaald : vooreerst dat bij elke herhaling de exploitatie gestraft wordt met een straf die niet minder mag zijn dan het dubbel van de vroeger opgelegde straf, en vervolgens dat de schadeloosstelling wegens deze overtreding uitgesproken bij voorrecht verhaalbaar is op de opbrengst van den verkoop van de rijtuigen die gediend hebben om de overtreding te begaan, zelfs indien de rijtuigen niet de eigendom van de overtreders zijn.

Alinea 5 van artikel 7 bepaalt dat « de wet van 21 Mei 1888 op de voorwaardelijke veroordeeling niet toepasbaar is op gezegde overtredingen ». Daar deze alinea volgt en op alinea 2,

les peines à infliger en cas d'infraction aux règlements de police et l'alinéa 3 qui punit l'exploitation sans autorisation de services d'autobus et d'autocars et l'alinéa 4 qui vise le cas de récidive d'exploitation sans autorisation, l'on peut se demander si la loi entend refuser le bénéfice de la condamnation conditionnelle aux contrevenants aux dispositions de chacun de ces trois alinéas. La réponse est évidemment négative; la Commission de la Chambre n'a voulu viser que le cas d'exploitation sans autorisation et les cas de récidive.

Un arrêté royal désignera également les exploitants ou leurs agents qui, concurremment avec les fonctionnaires, pourront constater les infractions aux règlements de police. Ils pourront requérir dans l'accomplissement de leur mission les officiers agents de la police locale et d'une façon générale les agents désignés à l'article 9 du Code d'instruction criminelle. Les procès-verbaux feront foi jusqu'à preuve du contraire, et une copie devra en être adressée aux contrevenants dans les quarante-huit heures à peine de nullité.

VI. — CRÉATION D'UN COMITÉ CONSULTATIF.

Un comité consultatif dénommé « Comité consultatif des autobus » dont les membres seront nommés par le Roi sera créé. Il comprendra les délégués de tous les groupements intéressés comme aussi ceux du personnel, des provinces et des communes. Ce Comité est chargé de donner son avis, à la demande du Ministre des Transports, sur toutes les questions intéressant les services régis par la loi.

waarbij de straffen worden bepaald die dienen opgelegd in geval van overtreding der politiereglementen, en op alinea 3, waarbij de exploitatie, zonder machtiging, van autobus- en autocardiensdiensten wordt bestraft, en op alinea 4 die slaat op het geval van herhaling van niet-gemachtigde exploitatie, kan men zich afvragen of de wet het voordeel der voorwaardelijke veroordeeling wil ontzeggen aan de overtreders der bepalingen van ieder dezer drie alinea's. Het antwoord luidt natuurlijk ontkenkend; de Commissie van de Kamer heeft alleen het geval van exploitatie zonder machtiging en de gevallen van herhaling willen treffen.

Een koninklijk besluit zal eveneens de exploitanten of hun vertegenwoordigers aanduiden, die samen met de ambtenaren de overtredingen van de politiereglementen zullen mogen vaststellen: Zij zullen voor het vervullen van hun opdracht de officieren en agenten der plaatselijke politie en in het algemeen de andere bij artikel 9 van het Wetboek van strafvordering bedoelde bedienden mogen opvorderen. De processen-verbaal zijn geldig tot het tegendeel bewezen is, en een afschrift ervan dient, op straf van nietigheid, binnen acht en veertig uren aan de overtreders gezonden.

VI. — OPRICHTING VAN EEN RAADGEVEND COMITÉ.

Er zal een raadgevend comiteit, genaamd « Raadgevend Comiteit der autobussen » worden opgericht, waarvan de leden benoemd worden door den Koning. Dit Comiteit omvat de afgevaardigden van al de betrokken groepeerings, alsook die van het personeel, van de provinciën en de gemeenten. Dit Comiteit 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.

VII. — CONSÉQUENCES DE LA LOI
POUR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES ET LA
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS
DE FER VICINAUX.

La loi du 11 août 1924, amendée par celle du 20 juillet 1927 prévoyait que dans certains cas déterminés, la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux jouissait des droits de préférence pour l'exploitation de services publics et réguliers d'autobus; mais, par contre, lui imposait certaines obligations en matière de réfection des routes.

Le Gouvernement estime que ni la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, ni la Société Nationale des Chemins de fer belges ne doivent jouir de privilèges en matière d'exploitation de services d'autobus et d'autocars et qu'il y a lieu au contraire de les soumettre au régime du droit commun. En conséquence le projet de loi autorise ces deux sociétés à exploiter des services de transports automobiles sur route et à prendre des intérêts dans de pareils services. Il supprime le droit de préférence qui était accordé à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux et la décharge aussi des obligations de réfection de routes que la loi lui imposait. Mais dans le but d'assurer une bonne coordination des moyens de transport et aussi pour éviter une concurrence désordonnée et un gaspillage de capitaux, le projet de loi soustrait la Société nationale des Chemins de fer belges et la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, comme elle le fait d'ailleurs en faveur de tous les concessionnaires des services de transport, aux aléas de l'adjudication publique. Nous avons vu en effet à l'article 6 que l'exploitant d'un service public de transport autorisé ou concédé et même celui qui a obtenu la concession ou la prise en considération comme voie ferrée ou tramways d'une ligne que

VII. — GEVOLGEN VAN DE WET VOOR
DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER
BELGISCHE SPOORWEGEN EN VOOR
DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER
BUURTSPOORWEGEN.

De wet van 11 Augustus 1924, geamendeerd bij die van 20 Juli 1927, voorzag dat in zekere bepaalde gevallen, de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen een recht van voorkeur genoot voor de exploitatie van openbare en regelmatige autobusdiensten; maar daarentegen werden haar zekere verplichtingen opgelegd op gebied van herstel der wegen.

De Regeering oordeelt dat noch de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen noch de Maatschappij der Belgische Spoorwegen voorkeurrechten moeten genieten op gebied van machtiging tot exploitatie van autobus- en autocardiens, maar dat zij daarentegen aan het gemeen recht moeten onderworpen worden. Derhalve machtigt het wetsontwerp beide maatschappijen autovervoerdiensten op de wegen in te richten en belangen te nemen in dusdanige diensten. Het schaft het voorkeurrecht af, dat werd verleend aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en ontslaat ze van de verplichtingen die de wet haar oplegde in zake het herstellen van de wegen. Doch, ten einde een degelijke samenschakeling der vervoermiddelen te verzekeren, en ook om een ongeregelde mededinging en verspilling van kapitalen te voorkomen, onttrekt het wetsontwerp de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, zooals trouwens ook geschiedt voor al de concessiehouders van vervoerdiensten, aan de risico's van de openbare aanbesteding. Wij hebben inderdaad bij artikel 6 gezien dat de exploitant van een vergunden of veroorloofden openbaren vervoerdienst en zelfs hij die de concessie of de inaanmerkingneming, als spoorweg of als tramlijn,

les circonstances n'ont pas encore permis de construire, peut obtenir sans adjudication publique l'exploitation d'un nouveau service de transport de personnes lorsqu'il assure déjà la majeure partie du trafic dans la ou les communes que le nouveau service doit desservir.

La présente loi ne s'applique pas aux services d'autobus organisés en vertu de la récente loi permettant à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux et aux sociétés concessionnaires de tramways d'améliorer l'exploitation de leurs lignes ferrées par la création d'un service d'autobus, sauf en ce qui concerne les redevances et l'observation du règlement général pris en application de l'article 5.

VIII. — LES REDEVANCES.

L'alinéa 1^{er} de l'article 13 est ainsi conçu : « L'État, les provinces et les communes peuvent assujettir les exploitants des services publics permanents au paiement de redevances. »

Étant donné le peu de précision de ce texte l'on peut se demander si l'État et les provinces et les communes ont tous les trois le droit d'imposer des redevances à un même exploitant du service public d'autobus et d'autocars, ou bien si ce texte doit s'entendre d'une façon plus restrictive et dans ce sens ci : l'État ou la députation permanente ou la commune, selon que l'un ou l'autre a le pouvoir d'accorder l'autorisation, fixe dans l'acte d'autorisation les redevances qui devront être payées par l'exploitant du service public concédé.

Le texte qui est devenu l'article 13 est celui d'un amendement de la

heeft verkregen van een lijn, welke ingevolge de omstandigheden nog niet kon aangelegd worden, zonder openbare aanbesteding de exploitatie van een nieuwen dienst van personenvervoer kan bekomen, wanneer hij reeds het grootste gedeelte van het verkeer verzekert in de gemeente of de gemeenten die de nieuwe dienst moet bedienen.

Deze wet is niet van toepassing op de autobusdiensten ingericht krachtens de jongste wet, waarbij aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen en aan de concessiehoudende tramwegmaatschappijen wordt toegelaten de exploitatie van hunne spoorlijnen te verbeteren door het tot stand brengen van een autobusdienst, behoudens wat betreft de wegentaxes en de naleving van het algemeen reglement genomen bij toepassing van artikel 5.

VIII. — DE WEGENTAXES.

De eerste alinea van artikel 13 luidt als volgt : « De Staat, de provinciën en de gemeenten mogen aan de exploitanten van de permanente openbare diensten de betaling van wegentaxes opleggen. »

Ten aanzien van de onnauwkeurigheid van dezen tekst, kan men zich afvragen of èn de Staat èn de gemeenten èn de provinciën alle drie het recht hebben wegentaxes op te leggen aan eenzelfde exploitant van den openbaren autobus- en autocardienst, ofwel of deze tekst in engeren zin dient begrepen met de volgende beteekenis : de Staat of de bestendige deputatie of de gemeente, naar gelang een dezer drie het recht heeft de toelating te verleenen, bepaalt in de akte van toelating de wegentaxes die door den exploitant van den geconcedeerden openbaren dienst moeten worden betaald.

De tekst die artikel 13 is geworden, is deze van een amendement der Com-

commission de la Chambre; et le rapporteur de cette commission n'a pas précisé dans son rapport dans quel sens il fallait entendre cet amendement. La discussion à la Chambre ne nous fournit pas non plus de précision à cet égard.

Mais il nous a paru de toute évidence que les soumissionnaires qui se présentent à l'adjudication pour l'exploitation d'une ligne d'autobus doivent connaître toutes les charges qui seront imposées au concessionnaire de cette ligne. Et en conséquence les redevances, qui sont incontestablement une de ces charges, doivent être prévues dans le cahier des charges. C'est alors nécessairement le pouvoir concédant, qui seul pourra assujettir l'exploitant au paiement des redevances.

L'on ne comprendrait pas en effet, que dans le cas par exemple où la députation permanente accorderait une autorisation d'exploitation, les communes puissent venir après l'octroi de cette autorisation, mettre des redevances nouvelles à charge de l'exploitant et rendre ainsi beaucoup plus onéreuse et peut être même impossible la concession accordée. Il faut nécessairement que cet exploitant ait la garantie que toutes les charges qui lui sont imposées soient stipulées dans l'acte de concession.

Examinons alors l'application de ce principe de la loi aux trois cas de concession accordée par le Conseil communal, par la Députation permanente et par le Roi.

Dans le cas où c'est le Conseil communal qui doit accorder l'autorisation celui-ci précise dans le cahier des charges les redevances qu'il entend imposer à son profit. Il ne peut pas en imposer d'autorité au profit de la Province ou au profit de l'État puisqu'il n'est pas chargé de leurs intérêts. Mais le Roi dont l'approbation est toujours nécessaire pour rendre

missie van de Kamer; en de verslaggever van deze Commissie heeft in zijn verslag niet nader bepaald in welken zin dit amendement diende begrepen. De bespreking in de Kamer verstrekt ons evenmin naderen uitleg daarover.

Doch het bleek ons zonneklaar dat de inschrijvers die zich aanbieden ter aanbesteding voor de exploitatie eener autobuslijn, moeten bekend zijn met al de lasten die aan den concessiehouder dezer lijn zullen worden opgelegd. En derhalve dienen de wegentaxes die onbetwistbaar een dezer lasten zijn, voorzien in het lastenkohier. Alsdan is het noodzakelijk de concessieverleende macht alleen die den exploitant aan de betaling der wegentaxes kan onderwerpen.

Men zou immers niet begrijpen dat, bij voorbeeld in het geval waarin de bestendige deputatie machtiging tot exploitatie zou verleenen, de gemeenten na het verleenen dezer toelating nieuwe wegentaxes zouden ten laste leggen van den exploitant en aldus de verleende concessie veel zwaarder of misschien onmogelijk zouden maken. Deze exploitant moet noodzakelijk den waarborg hebben dat al de hem opgelegde lasten in de akte van concessie zijn bedongen.

Onderzoeken wij thans de toepassing van dit beginsel der wet op de drie gevallen van concessie verleend door den gemeenteraad, door de bestendige deputatie en door den Koning.

In het geval waarin de gemeenteraad de toelating moet verleenen, bepaalt deze in het lastkohier de wegentaxes die hij te zijnen bate wil heffen. Hij mag er van ambtswege geen opleggen ten bate der provincie of ten bate van den Staat, vermits hij met de belangen dezer besturen niet belast is. Maar de Koning, wiens goedkeuring steeds noodig is om de conces-

valable la concession, peut subordonner son approbation à la fixation de telle redevance à imposer à l'exploitant au profit de l'État, ou de la province, ou des deux.

Si au contraire c'est la députation permanente qui est compétente pour accorder l'autorisation d'exploitation c'est alors elle qui fixera les redevances qu'elle entend imposer à son profit. Elle peut en qualité de tutrice des communes, en établir au profit des communes intéressées. Et le Roi peut lui aussi subordonner son approbation à la fixation de telles redevances au profit de l'État, des communes intéressées, ou des deux.

Enfin, si c'est le Roi qui a l'autorité pour accorder l'autorisation d'exploitation, il fixera alors toutes redevances qu'il entend imposer à l'exploitant au profit de l'État, de la province, ou des communes, ou de tous les trois. Mais dans ces différents cas les communes et les députations permanentes restent libres de refuser l'imposition de ces redevances si elles jugent qu'elles ne lui sont pas nécessaires.

Mais en pratique les choses se passent ainsi : l'État, les provinces et les communes se mettent d'accord et le pouvoir concédant impose alors dans l'acte d'autorisation les redevances fixées de commun accord.

L'article 13 continue ensuite en ces termes : « Ces redevances calculées suivant le nombre de kilomètres parcourus, seront réparties entre les communes, les provinces et l'État sur la base de la distance parcourue sur la voirie de chacun de ces trois pouvoirs »

Le projet indique donc que ces redevances ne seront pas d'un pour cent sur la recette brute par exemple, ni telle somme à payer par jour, mais qu'elles devront être calculées suivant le nombre de kilomètres parcourus

sic geldig te maken, kan zijn goedkeuring afhankelijk stellen van het bepalen van een of andere wegentaxe aan den exploitant op te leggen ten bate van den Staat, of van de provincie, ofwel van beide.

Is het daarentegen de bestendige deputatie die bevoegd is om de machtiging tot exploitatie te verleenen, dan is het de deputatie die de wegentaxes moet bepalen welke zij te haren bate wil heffen. Als voogdes over de gemeenten, mag zij er opleggen ten bate der betrokken gemeenten. En de Koning kan eveneens zijn goedkeuring afhankelijk stellen van het bepalen van die of die taxes ten bate van den Staat, van de betrokken gemeenten ofwel van beiden.

Ten slotte, indien de Koning de macht heeft om de toelating tot exploitatie te verleenen, dan zal hij al de taxes bepalen die hij aan den exploitant wil opleggen ten bate van den Staat, de provincie of de gemeenten ofwel van alle drie. Maar in deze onderscheidene gevallen blijven de gemeenten en de bestendige deputaties vrij het heffen dezer taxes te weigeren, indien zij oordeelen dat zij dezelve niet noodig hebben.

Maar in de practijk doen de zaken zich voor als volgt : de Staat, de provinciën en de gemeenten stellen zich t'akkoord en de concessieverleenende macht bedingt alsdan in de akte van toelating de taxes in gemeen overleg bepaald.

En artikel 13 luidt verder als volgt : « Die wegentaxes, berekend volgens het getal doorloopen kilometers, zullen omgeslagen worden over de gemeenten, de provinciën en den Staat, op grond van den afstand doorloopen op de wegenis van elk dezer drie machten. »

Het ontwerp duidt dus aan dat deze taxes bij voorbeeld niet één per honderd van de bruto-ontvangst zullen bedragen noch een zeker bedrag te betalen per dag, maar dat zij zullen moeten worden berekend volgens het

sur la voirie de chacun de ces trois pouvoirs. L'unité de mesure servant au calcul des redevances sera donc la voiture-kilomètre.

Dans ces conditions, il sera très facile de répartir entre les bénéficiaires de ces redevances les sommes qui reviennent à chacun.

Mais il est à remarquer que le texte précise que ce dont il faut tenir compte c'est la distance parcourue sur la *voirie* de chacun des trois pouvoirs. En conséquence, il semble donc qu'une commune traversée par un service d'autobus ne pourrait recevoir aucune redevance si la voirie suivie est celle de l'État ou de la province; et de même la province ne pourrait percevoir aucune redevance de la part d'un service d'autobus traversant plusieurs communes si la voirie empruntée est celle des communes ou de l'État. Enfin l'État ne pourrait, lui aussi, rien percevoir si l'itinéraire suivi par le service d'autobus se déroule sur des routes communales ou provinciales.

Le dernier alinéa de l'article 13 se justifie parfaitement. Il stipule que « l'État pourra stipuler, le cas échéant, une redevance spéciale au profit de la Société nationale des Chemins de fer belges et de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux. »

L'établissement d'une ligne d'autobus circulant parallèlement à une ligne concédée à la Société nationale des Chemins de fer belges ou à la Société des Chemins de fer vicinaux peut, dans certaines circonstances, présenter un intérêt sérieux pour les usagers et peut donc être autorisé. Mais il n'est pas douteux que ce nouveau service d'autobus viendra drainer toute la clientèle intéressante de la ligne ferrée et rendra peut être son exploitation tout à fait onéreuse.

L'intérêt public demande cependant

aantal kilometers doorlopen op de wegen van elk dezer drie besturen. De eenheidsmaat dienende voor het berekenen der taxes zal dus de rijtuig-kilometer zijn.

Derhalve zal het zeer gemakkelijk zijn de sommen die aan eenieder verschuldigd zijn om te slaan over de rechthebbenden op deze taxes.

Maar er dient opgemerkt dat de tekst bepaalt dat er dient rekening gehouden met den afstand doorlopen op de wegen van elk dezer drie besturen. Derhalve schijnt het dus dat een gemeente bediend door een autobus geenerlei taxe zou kunnen ontvangen indien de gevolgde weg toebehoort aan den Staat of aan de provincie. En zoo ook zou de provincie geenerlei taxe kunnen heffen op een autobusdienst die verschillende gemeenten bedient indien de gevolgde weg toebehoort aan de gemeenten of aan den Staat. Ten slotte zou de Staat, van zijnen kant, geen taxes mogen heffen indien de weg gevolgd door den autobusdienst loopt langs gemeente- of provinciewegen.

De laatste alinea van artikel 13 is volkomen gewettigd. Zij bepaalt dat de Staat desvoorkomend een bijzondere wegentaxe kan bepalen ten bate van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en ten bate van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Het inrichten van een autobusdienst, die loopt naast een lijn geconcedeerd aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen of aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, kan in zekere omstandigheden een ernstig belang bieden voor de gebruikers en kan dus worden toegelaten. Doch het lijdt geen twijfel dat deze nieuwe autobuslijn heel de cliënteel van de spoorlijn, die belangstelling verdient, tot zich zal trekken en de exploitatie van deze laatste al te kostelijk zal maken.

Het openbaar belang vergt evenwel

que cette ligne ferrée continue à subsister. Quoi de plus naturel alors que l'État, pour lui permettre de vivre, impose à la société exploitante de la ligne d'autobus une redevance en sa faveur.

IX. — BÉNÉFICIAIRES DE PARCOURS GRATUITS ET A PRIX RÉDUITS.

A l'occasion de la discussion de ce projet de loi, le Collège des questeurs de la Chambre a saisi l'occasion d'introduire un amendement devenu l'article 14, étendant aux services autorisés en vertu de la présente loi le libre parcours des parlementaires

Mais il a paru à votre Commission qu'il existe encore d'autres catégories de citoyens qui méritent un bienveillant intérêt et qu'il y avait lieu, en conséquence, de demander en leur faveur le transport à prix réduit sur les lignes qui seront autorisées en vertu du projet de loi. Ce sont les invalides de guerre et les invalides civils, les aveugles et les membres des familles nombreuses. Et votre Commission exprime également le désir de voir les exploitants d'autobus être obligés d'accorder un tarif réduit spécial pour les abonnements ouvriers et les abonnements scolaires. Il est d'ailleurs équitable qu'il en soit ainsi. Le projet de loi a précisément pour but de mettre sur un même pied d'égalité en vue de supprimer une concurrence déloyale les sociétés concessionnaires de chemins de fer, de vicinaux, de tramways et les sociétés d'autobus. Cette égalité disparaîtrait si les premiers étaient astreints à transporter à prix réduit, et souvent à perte, différentes catégories de citoyens alors que ces derniers ne transporteraient que les voyageurs payant le plein tarif.

Il n'a pas paru nécessaire à votre

dat deze spoorlijn blijve bestaan. Het is dus natuurlijk dat de Staat, om haar in het leven te houden, aan de maatschappij die de autobuslijn exploiteert een retributie doet betalen.

IX. — HOUDERS VAN VRIJKAARTEN EN VAN KAARTEN MET PRIJSVERMINDERING.

Bij de behandeling van dit wetsontwerp heeft het Quaestorencollege der Kamer de gelegenheid te baat genomen om een amendement in te dienen dat artikel 14 is geworden en waarbij de vrijkaart van de parlementsleden ook geldt voor de diensten waarvoor krachtens deze wet machtiging wordt verleend.

Doch het kwam Uwe Commissie voor dat er nog andere burgers zijn die belangstelling verdienen en dat dus te hunnen behoeve het vervoer tegen verminderden prijs moest worden gevraagd op de lijnen die krachtens dit wetsontwerp zullen worden toegelaten. Het zijn de oorlogs- en burgerlijke invaliden, de blinden en leden van groote gezinnen. En Uwe Commissie drukt eveneens den wensch uit dat de exploitanten van autobussen zouden verplicht worden een bijzonder verlaagd tarief toe te staan voor de werklieden- en schoolabonnementen. Dit is maar billijk. Het wetsontwerp heeft juist voor doel, om oneerlijke concurrentie tegen te gaan, op een zelfden voet de maatschappijen te plaatsen die een concessie kregen voor spoor- en buurtspoorwegen en de autobusmaatschappijen. Deze gelijkheid verdwijnt zoo de eersten verplicht waren tegen verminderden prijs en vaak met verlies zekere categorieën van burgers te vervoeren, terwijl de laatsten enkel reizigers zouden vervoeren die het volle tarief betalen.

Uwe Commissie achtte niet noodig

Commission d'introduire un amendement dans ce sens, car il aurait pour conséquence de faire retourner le projet de loi à la Chambre et de retarder ainsi l'exécution d'une loi qui est nécessaire. Mais elle exprime à l'honorable Ministre des Transports le vif désir de voir inscrire dans le cahier des charges général type une clause obligeant les concessionnaires d'autobus à accorder sur les lignes autorisées en vertu de la présente loi, des réductions de tarif aux catégories de voyageurs qui bénéficient de pareille faveur sur les lignes de la Société nationale des Chemins de fer.

* * *

Votre Commission, Madame, Messieurs, a approuvé à l'unanimité le présent rapport, et vous propose également à l'unanimité d'adopter le projet de loi.

Le Président,
PAUL SEGERS.

Le Rapporteur,
C^{te} DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

een amendement in dien zin in te dienen, want dan zou het ontwerp terug naar de Kamer moeten, wat de uitvoering van een noodzakelijke wet zou vertragen. Doch zij hoopt dat de Minister van Vervoer in de algemeene lastkohieren een bepaling zal inlassen waarbij de concessiehouders van autobuslijnen verplicht worden op de krachtens deze wet toegelaten lijnen verminderingen van tarief toe te staan, aan de categorieën reizigers die op de lijnen van de Nationale Spoorwegmaatschappij dezelfde voordeelen genieten.

* * *

Eensgezind heeft uwe Commissie, Mevrouw en Mijne Heeren, dit verslag goedgekeurd en zij stelt U eveneens eenstemmig voor het wetsontwerp aan te nemen.

De Voorzitter,
PAUL SEGERS.

De Verslaggever,
Gr. DE LA BARRE D'ERQUELINNES.