

## Chambre des Représentants

SESSION 1983-1984

20 FÉVRIER 1984

### PROJET DE LOI

**modifiant l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles**

### EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Ces dernières années le Gouvernement a pris diverses mesures en vue d'améliorer la rentabilité des transports en commun par route.

Il est un fait patent que les déficits importants d'exploitation, notamment ceux des services publics d'autobus, sont supportés par le Trésor.

En raison des restrictions budgétaires, certaines mesures d'économie ont dû être prises ces derniers temps, entre autres la suppression pendant les week-ends des parcours comportant une faible occupation de voyageurs.

Parmi les mesures envisagées pour augmenter la productivité des transports publics par autobus, il peut être cité :

- les dispositions en matière de circulation routière permettant un meilleur passage de ces transports;
- les études concernant un système de normalisation pour un niveau de desserte de ces transports.

Le risque commercial par contre des services spéciaux d'autobus et des services d'autocars est supporté par les exploitants concernés.

Afin de rencontrer les problèmes de rentabilité des exploitants de certains services spéciaux d'autobus et des services d'autocars, les conditions de délivrance des autorisations pour ces services ont été modifiées par la loi du 27 décembre 1977.

Sur le plan de la rémunération des exploitants des services spéciaux d'autobus, destinés aux transports des travailleurs, les deux formes d'exploitation ci-après existent :

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

## Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1983-1984

20 FEBRUARI 1984

### WETSONTWERP

**tot wijziging van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen**

### MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De Regering heeft de laatste jaren diverse maatregelen getroffen om de rendabiliteit van het gemeenschappelijk personenvervoer over de weg te verbeteren.

Het is een bekend feit dat de forse exploitatietekorten van o.m. de openbare autobusdiensten door de Schatkist bijgepast worden.

Wegens de budgettaire beperkingen dienden de laatste tijd enkele bezuinigingsmaatregelen getroffen te worden, waaronder de afschaffing — o.m. gedurende de weekends — van ritten met een schaarse bezetting van reizigers.

Onder de beoogde maatregelen tot opvoering van de productiviteit van het openbaar autobusvervoer, kunnen worden geciteerd :

- de nagestreefde verkeersmaatregelen om een betere doorstroming van dit vervoer te bereiken;
- de studies i.v.m. een normeringssysteem voor een voorzieningsniveau van dit vervoer.

Het commerciële risico daarentegen van de bijzondere autobusdiensten en van de autocardiendiensten wordt door de betrokken exploitanten gedragen.

Teneinde de rendabiliteitsproblemen van de exploitanten van bepaalde bijzondere autobusdiensten en van de autocardiendiensten tegemoet te komen, werden bij de wet van 27 december 1977 de voorwaarden inzake de afgifte van de machtigingen voor deze vervoerdiensten gewijzigd.

Op het vlak van de bezoldiging van de exploitanten van bijzondere autobusdiensten, bestemd voor werknemersvervoer, bestaan de volgende twee exploitatievormen :

a) het vervoer waarvan de exploitatiekosten door de werkgevers worden betaald;

b) ceux dont les charges sont supportées, totalement ou partiellement par les utilisateurs. Cette forme d'exploitation ne représente actuellement qu'environ 10 % du total.

Ces derniers services de transport se trouvent dans une situation extrêmement grave étant donné que, à part quelques exceptions, les frais d'exploitation ne sont plus couverts par les recettes.

L'article 13 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, tel qu'il a été modifié par la loi du 27 décembre 1977, visait entre autres à la généralisation du principe de mettre les frais de transport des services spéciaux d'autobus pour travailleurs à charge des employeurs, étant entendu que ceux-ci peuvent imposer au personnel une participation formellement limitée dans le coût du transport.

Quelques mois à peine après l'entrée en vigueur de la loi du 27 décembre 1977, il a été constaté entre autres qu'il existait une contradiction entre l'article 11 et l'article 13 modifié de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, dans ce sens que :

- en vertu de l'article 11, les transports de travailleurs complètement rémunérés par ces travailleurs, sont soumis à l'obligation des autorisations, alors que,
- d'après l'article 13 il serait impossible d'obtenir une autorisation pour ces transports.

Le présent projet de loi tend à éliminer cette contradiction.

Il est proposé en même temps de mettre les définitions et la terminologie des transports en commun de personnes, autant que possible, en concordance avec les données correspondantes utilisées dans les accords multilatéraux en la matière.

Par ailleurs, ce projet de loi ne touche pas aux services de transports scolaires régis par la loi du 26 avril 1962.

..

L'introduction, dans l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, de la terminologie employée pour désigner les différents services de transport rémunéré de personnes par route, dans les actes internationaux et, particulièrement, dans les règlements C.E.E. et l'accord ASOR, relatifs aux services internationaux de voyageurs par route effectués par autobus, a comme conséquence que l'intitulé de l'arrêté-loi doit être adapté aux dispositions nouvelles.

Cette adaptation est réglée par l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi.

L'article 2 détermine que les termes utilisés dans l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 pour désigner les trois sortes de transports en commun sont remplacés par la terminologie susvisée.

Cette adaptation entraînera la modification des dispositions réglementaires prises en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 ou qui utilisent la terminologie de l'arrêté-loi.

L'article 2bis à intercaler — faisant l'objet de l'article 3 du projet de loi — a pour but de créer la possibilité d'imposer en tout ou en partie à certaines sortes de transports de personnes par route, exécutés par des personnes n'exerçant pas la profession de transporteur, la réglementation du transport professionnel, sans devoir modifier encore une fois l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.

Ces derniers temps des plaintes ont en effet été formulées contre les abus existant sous le prétexte de transports de personnes par route effectués à titre non professionnel.

Après un examen approfondi de ce problème complexe, des mesures adéquates pourront être prises plus tard par arrêté royal.

b) dit waarvan de lasten geheel of gedeeltelijk door de gebruikers worden betaald. Deze exploitatievorm vertegenwoordigt momenteel nog ongeveer 10 % van het geheel.

Deze laatste vervoerdiensten verkeren in een bijzonder ernstige toestand, vermits — op een paar uitzonderingen na — de exploitatiekosten niet meer door de ontvangsten gedekt zijn.

Met het, bij de wet van 27 december 1977, gewijzigd artikel 13 van de besluitwet van 30 december 1946, werd o.m. de veralgemening van het principe beoogd om de vervoerkosten van de bijzondere werknemersautobusdiensten ten laste van de werkgever te leggen, met dien verstande dat deze van het personeel een uitdrukkelijk beperkte bijdrage in de vervoerkosten kan eisen.

Amper enkele maanden na de inwerkingtreding van de wet van 27 december 1977 werd o.m. vastgesteld dat tussen artikel 11 en het gewijzigd artikel 13 van de besluitwet van 30 december 1946 een tegenstrijdigheid bestaat, in dier voege dat :

- krachtens artikel 11, het werknemersvervoer dat volledig door die werknemers wordt bekostigd, aan de vergunningsplicht onderworpen is, terwijl,
- volgens artikel 13 het onmogelijk zou zijn hiervoor nog machtigingen te verkrijgen.

Dit ontwerp van wet strekt ertoe deze contradictie weg te werken.

Tevens wordt voorgesteld de definities en de terminologie van het gemeenschappelijk personenvervoer over de weg zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met desbetreffende gegevens die in de multilaterale overeenkomsten ter zake gehanteerd worden.

Anderdeels raakt dit wetsontwerp niet aan de diensten voor leerlingenvervoer, geregeld bij de wet van 26 april 1962.

..

Het invoeren, in de besluitwet van 30 december 1946, van de terminologie die ter aanduiding van de verschillende vormen van bezoldigd vervoer van personen over de weg, wordt gebruikt in de internationale akten, bepaaldelijk in de E.E.G.-verordeningen en de ASOR-overeenkomst, betreffende het internationale personenvervoer over de weg met autobussen, heeft tot gevolg dat het opschrift van de besluitwet aan de nieuwe bepalingen moet worden aangepast.

Deze aanpassing wordt door artikel 1 van het wetsontwerp geregeld.

Artikel 2 bepaalt dat de termen die in de besluitwet van 30 december 1946, ter aanduiding van de drie soorten van gemeenschappelijk personenvervoer worden gehanteerd, door de vorenbedoelde terminologie worden vervangen.

Die aanpassing zal leiden tot het wijzigen van de reglementsbepalingen die zijn vastgesteld ter uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946 of waarin de terminologie van de besluitwet wordt gebezigd.

Het in te lassen artikel 2bis — als bedoeld in artikel 3 van het wetsontwerp — heeft tot doel de mogelijkheid te creëren om op bepaalde soorten vervoer van personen over de weg, verricht door personen die geen beroepsvervoerder zijn, geheel of gedeeltelijk de reglementering van het beroepsvervoer toe te passen, zonder andermaal de besluitwet van 30 december 1946 te moeten wijzigen.

De laatste tijd wordt immers geklaagd over de misbruiken die onder het mom van het niet-beroepshalve verzorgde wegpersoneel plaatsvinden.

Na grondig onderzoek van dit ingewikkelde probleem zullen dan later, bij koninklijk besluit, passende maatregelen kunnen getroffen worden.

Les nouveaux articles 3 et 11 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 — repris dans les articles 4 et 5 du projet de loi — tendent, en ce qui concerne les services publics et spéciaux d'autobus, de mettre en concordance d'aussi près que possible, les définitions et la terminologie avec celles utilisées dans les règlements de la Communauté économique européenne et les résolutions de la Conférence européenne des Ministres des Transports.

Le nouvel article 11 est de nature en outre :

- à éliminer la contradiction subvisée avec l'article 13 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946;
- à clarifier, en se référant à la définition des « services réguliers », que les voyageurs en question peuvent être respectivement pris en charge ou déposés, soit uniquement aux points terminus, soit aussi à des endroits intermédiaires; cette clarification mettra fin aux interprétations divergentes de certains tribunaux en ce qui concerne la question suivante : un transport de certaines catégories de voyageurs ayant les caractéristiques d'un « service régulier » mais ne transportant que des voyageurs entre deux points terminus répond-il ou ne répond-il pas à la définition d'un « service régulier spécialisé » (service spécial d'autobus) ?

Le nouvel article 13, § 3, 1 (cf. art. 6 du projet de loi) confirme les situations existantes en ce qui concerne les conditions d'accès à la profession et les exigences concernant la qualité du matériel, la sécurité et les tarifs.

En vertu du § 3, 2 (première phrase) sera exclue la possibilité de délivrer, en matière de transport de travailleurs, des autorisations pour d'autres services réguliers spécialisés que ceux organisés par les employeurs concernés.

Les dispositions actuelles sont reprises dans la partie restante du § 3, 2.

Dans le nouvel article 14 (cf. art. 7 du projet de loi) la définition de base des « services occasionnels » (services d'autocars) est pour ainsi dire complètement mise en concordance avec celles utilisées sur le plan international.

*Le Ministre des Communications  
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

De nieuwe artikelen 3 en 11 van de besluitwet van 30 december 1946 — vervat in de artikelen 4 en 5 van het wetsontwerp — strekken ertoe de definities en de terminologie m.b.t. de openbare en de bijzondere autobusdiensten zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met deze welke gehanteerd worden in de verordeningen, respectievelijk de resoluties van de Europese Economische Gemeenschap en van de Europese Conferentie van Ministers van Transport.

In het nieuwe artikel 11 wordt daarenboven :

- de vorenbedoelde tegenstrijdigheid met artikel 13 van de besluitwet van 30 december 1946 weggewerkt;
- onder verwijzing naar de definitie van het « geregeld vervoer », verduidelijkt dat de betrokken reizigers kunnen opgenomen, respectievelijk afgezet worden, hetzij alleen aan de eindpunten, hetzij ook op tussenin gelegen plaatsen; deze verduidelijking zal een einde stellen aan de uiteenlopende interpretaties van bepaalde rechtbanken m.b.t. de kwestie of een vervoer van bepaalde categorieën reizigers dat de kenmerken van een « geregeld vervoer » vertoont doch waarbij slechts reizigers tussen de twee eindpunten vervoerd worden, al dan niet beantwoordt aan de definitie van een « bijzondere vorm van geregeld vervoer » (bijzondere autobusdienst).

Het nieuw artikel 13, § 3, 1 (cfr. art. 6 van het wetsontwerp) bevestigt de bestaande situaties inzake inzonderheid de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep en de eisen inzake de kwaliteit van het materieel, de veiligheid en de tarieven.

Luidens § 3, 2 (eerste zin) zal de mogelijkheid uitgesloten worden om, inzake werknemersvervoer, machtigingen af te geven voor andere « bijzondere vormen van geregeld vervoer » dan deze welke door de betrokken werkgevers georganiseerd worden.

In het overige gedeelte van § 3, 2, worden de huidige bepalingen overgenomen.

In het nieuw artikel 14 (cfr. art. 7 van het wetsontwerp) wordt de basisdefinitie van het « ongeregeld vervoer » (autocardiens) omzeggens volledig in overeenstemming gebracht met de bepalingen die op het internationale vlak gehanteerd worden.

*De Minister van Verkeerswezen  
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 7 décembre 1982, d'une demande d'avis sur un projet de loi « modifiant l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination (de la législation) relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles », a donné le 13 juin 1983 l'avis suivant :

## OBJET DU PROJET

La loi en projet a pour objet :

1° d'introduire dans l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, la terminologie employée pour désigner les différents services de transport rémunéré de personnes par route, dans les actes internationaux et, particulièrement, dans les règlements C.E.E. et l'Accord relatif aux services occasionnels internationaux de voyageurs par route effectués par autocars ou par autobus (ASOR), dont le projet reprend les définitions;

2° de donner au Roi l'habilitation requise pour imposer certaines obligations à des services de transport de personnes qui ne sont pas effectués par des transporteurs professionnels;

3° de modifier les articles 11 et 13 de l'arrêté-loi, relatifs à la définition et à la délivrance des autorisations des services d'autobus;

4° de modifier l'article 14, relatif aux services d'autocars, conformément à la terminologie et à la définition de ces services, qui figurent dans les actes cités ci-dessus, au 1.

## OBSERVATION PRELIMINAIRE

L'article 6 de la loi en projet dispose comme suit :

« Dans le texte de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, les termes : « services publics d'autobus », « services spéciaux d'autobus », et « services d'autocars » sont remplacés respectivement par : « services réguliers », « services réguliers spécialisés », et « services occasionnels ».

Cette terminologie nouvelle est conforme à la terminologie employée dans la réglementation communautaire, notamment dans le Règlement 117/66 C.E.E., du 28 juillet 1966, concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus.

Il s'ensuit que la modification en projet entraînera la modification des dispositions réglementaires prises en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 ou qui emploient la terminologie de l'arrêté-loi.

Il s'ensuit encore, mais cette fois dans l'immédiat, que l'intitulé de l'arrêté-loi doit être adapté aux dispositions nouvelles.

Le texte suivant est dès lors proposé pour un article 1<sup>er</sup> :

« Article 1<sup>er</sup>. — L'intitulé de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, est remplacé par l'intitulé suivant :

« Arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars. »

Les numéros des autres articles devront être adaptés en conséquence.

..

Pour un motif analogue, l'article 6 du projet, qui a un caractère tout à fait général, gagnerait à être placé à la suite immédiate de l'article 1<sup>er</sup> qui vient d'être proposé.

## PREAMBULE

Le visa de l'avis du Conseil d'Etat est superflu puisque cet avis doit être publié avec l'exposé des motifs de la loi en projet.

## DISPOSITIF

Article 1<sup>er</sup> (devenant l'article 3).

Le texte suivant est proposé :

« Art. 3. — Un article 2bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté-loi :

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 7de december 1982 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot wijziging van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen », heeft de 13de juni 1983 het volgend advies gegeven :

## DOEL VAN HET ONTWERP

De ontwerp-wet heeft tot doel :

1° het invoeren in de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, van de terminologie die ter aanduiding van de verschillende vormen van bezoldigd vervoer van personen over de weg, wordt gebruikt in de internationale akten, bepaaldelijk in de E.E.G.-verordeningen en in de ASOR-overeenkomst betreffende het internationaal ongeregeld personenvervoer over de weg met autobussen, waarvan het ontwerp de definities overneemt;

2° het verlenen aan de Koning van de nodige machtiging om een aantal verplichtingen op te leggen voor personenvervoer dat niet door professionele vervoerders wordt verricht;

3° het wijzigen van de artikelen 11 en 13 van de besluitwet, die betrekking hebben op de definitie van en op het afgeven van machtigingen voor bijzondere autobusdiensten;

4° het wijzigen van artikel 14 betreffende de autocardiendiensten overeenkomstig de terminologie en de definitie van die diensten, welke in de hierboven sub. 1 geciteerde documenten staan.

## VOORAFGAANDE OPMERKING

Artikel 6 van de ontwerp-wet luidt aldus :

« In de tekst van de besluitwet van 30 december 1946 worden de termen « openbare autobusdiensten », « bijzondere autobusdiensten » en « autocardiendiensten » vervangen door respectievelijk : « geregeld vervoer », « bijzondere vormen van geregeld vervoer », en « ongeregeld vervoer ».

Deze nieuwe terminologie stemt overeen met de terminologie die wordt gebruikt in de verordeningen van de Europese Economische Gemeenschap, bepaaldelijk in verordening nr. 117/66 E.E.G. van de Raad, van 28 juli 1966, betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen over de weg met autobussen.

Daaruit volgt dat de ontworpen wijziging zal leiden tot het wijzigen van de reglementsbepalingen die zijn vastgesteld ter uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946 of waarin de terminologie van de besluitwet wordt gebezigd.

Daaruit volgt ook dat, ditmaal onmiddellijk, het opschrift van de besluitwet aan de nieuwe bepalingen moet worden aangepast.

Derhalve wordt de volgende tekst voorgesteld als artikel 1 :

« Artikel 1. — Het opschrift van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, wordt door het volgende opschrift vervangen :

» Besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen. »

Als gevolg daarvan moeten de andere artikelen worden vernummerd.

..

Om een soortgelijke reden zou artikel 6 van het ontwerp, dat volkomen algemeen gehouden is, beter direct aansluiten bij het zoëven voorgestelde artikel 1.

## AANHEF

Er behoeft niet naar het advies van de Raad van State te worden verwezen daar dat advies te zamen met de memorie van toelichting bij de ontwerp-wet dient te worden bekendgemaakt.

## BEPALEND GEDEELTE

Artikel 1 (dat artikel 3 wordt).

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Art. 3. — Een artikel 2bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde besluitwet ingevoegd :

» Art. 2bis. — La réglementation relative aux services réguliers, aux services réguliers spécialisés ou aux services occasionnels peut être rendue applicable en tout ou en partie par le Roi aux transport de voyageurs par route qu'il détermine et qui sont exécutés par des personnes n'exerçant pas la profession de transporteur de voyageurs par route. »

Art. 2 (devenant l'article 4).

Dans l'article 3 en projet, le § 2 devrait être rédigé comme suit :

« § 2. Les services visés au § 1<sup>er</sup> sont tenus de respecter les horaires et les tarifs fixés par l'autorité compétente ».

Art. 3 (devenant l'article 5).

A l'article 11, § 2, en projet, il serait préférable d'écrire : « Ces services peuvent être tenus de respecter des horaires » et au § 3 : « ... ils peuvent également être tenus de respecter des tarifs ».

Il serait plus simple et plus conforme au texte du règlement de rédiger le § 4 de l'article 11 en projet de la manière suivante :

« § 4. Le caractère régulier d'un service régulier spécialisé n'est pas affecté ... »

Art. 4 (devenant l'article 6).

Dans l'article 13, § 3, en projet, le 1 devrait être rédigé comme suit :

« 1. Le transporteur doit satisfaire aux conditions fixées par le Roi en ce qui concerne tant l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route, que la qualité du matériel, la sécurité et les tarifs ».

Dans l'article 13, § 3, 2, deuxième alinéa, en projet, l'adverbe « Toutefois » devrait être omis.

La chambre était composée de

MM. :

P. TAPIE, *président de chambre*;

Ch. HUBERLANT,

P. FINCEUR, *conseillers d'Etat*;

P. DE VISSCHER,

L. MATRAY, *assesseurs de la section de législation*;

M<sup>me</sup> :

M. VAN GERREWEY, *greffier*;

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

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

*Le Greffier,*

M. VAN GERREWEY.

*Le Président,*

P. TAPIE.

» Art. 2bis. — De reglementering betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer of het ongeregeld vervoer kan door de Koning geheel of gedeeltelijk toepasselijk worden verklaard op het door Hem bepaalde vervoer van personen over de weg dat wordt verricht door personen die niet het beroep van vervoerder van personen over de weg uitoefenen. »

Art. 2 (dat artikel 4 wordt).

De § 2 van het ontworpen artikel 3 zou als volgt geredigeerd moeten worden :

« § 2. Bij het in § 1 bedoelde vervoer dienen de door de bevoegde overheid vastgestelde dienstregelingen en tarieven te worden nageleefd ».

Art. 3 (dat artikel 5 wordt).

In de Franse tekst van het ontworpen artikel 11, § 2, kan beter worden gelezen : « Ces services peuvent être tenus de respecter des horaires », en in § 3 : « ... ils peuvent également être tenus de respecter des tarifs ».

Het zou eenvoudiger en meer in overeenstemming met de tekst van de verordening zijn, § 4 van het ontworpen artikel 11 als volgt te redigeren :

« § 4. De aanpassing van het vervoer aan de veranderlijke behoeften van de belanghebbenden doet geen afbreuk aan het geregelde karakter van een bijzondere vorm van geregeld vervoer ».

Art. 4 (dat artikel 6 wordt).

In het ontworpen artikel 13, § 3, zou 1 als volgt gesteld moeten worden :

« 1. De vervoerder moet voldoen aan de door de Koning gestelde eisen inzake zowel de toegang tot het beroep van vervoerder van personen over de weg als de kwaliteit van het materieel, de veiligheid en de tarieven ».

In het ontworpen artikel 13, § 3, 2, tweede lid, zou het bijwoord « evenwel » moeten vervallen.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

P. TAPIE, *kamervoorzitter*;

Ch. HUBERLANT,

P. FINCEUR, *staatsraden*;

P. DE VISSCHER,

L. MATRAY, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr. :

M. VAN GERREWEY, *griffier*;

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. TAPIE.

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

*De Griffier,*

M. VAN GERREWEY.

*De Voorzitter,*

P. TAPIE.

## PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

*A tous, présents et à venir, SALUT.*

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1<sup>er</sup>.

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

« Arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars ».

## Art. 2.

Dans le texte du même arrêté-loi, les termes « services publics d'autobus », « services spéciaux d'autobus », et « services d'autocars » sont remplacés respectivement par : « services réguliers », « services réguliers spécialisés », et « services occasionnels ».

## Art. 3.

Un article *2bis*, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté-loi :

« Art. *2bis*. — La réglementation relative aux services réguliers, aux services réguliers spécialisés ou aux services occasionnels peut être rendue applicable en tout ou en partie par le Roi aux transports de voyageurs par route qu'il détermine et qui sont exécutés par des personnes n'exerçant pas la profession de transporteur de voyageurs par route ».

## Art. 4.

L'article 3 du même arrêté-loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 3. — § 1<sup>er</sup>. Les services réguliers sont ceux qui assurent le transport en commun de personnes effectué selon une fréquence et sur une relation déterminées, ces services pouvant prendre et déposer des voyageurs aux points terminus et éventuellement en cours de route à des arrêts préalablement fixés.

» § 2. Les services visés au § 1<sup>er</sup> sont tenus de respecter les horaires et les tarifs fixés par l'autorité compétente. »

## Art. 5.

L'article 11 du même arrêté-loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 11. — § 1<sup>er</sup>. Quel que soit l'organisateur des transports, les services réguliers spécialisés sont ceux qui assurent le transport

## WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie en op advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie is gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers, het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

## Artikel 1.

Het opschrift van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, wordt door het volgende opschrift vervangen :

« Besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars ».

## Art. 2.

In de tekst van dezelfde besluitwet worden de termen « openbare autobusdiensten », « bijzondere autobusdiensten » en « autocardiensten » vervangen door respectievelijk : « geregeld vervoer », « bijzondere vormen van geregeld vervoer » en « ongeregeld vervoer ».

## Art. 3.

Een artikel *2bis*, luidend als volgt wordt, in dezelfde besluitwet ingevoegd :

« Art. *2bis*. — De reglementering betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer of het ongeregeld vervoer kan door de Koning geheel of gedeeltelijk toepasselijk worden verklaard op het door Hem bepaalde vervoer van personen over de weg dat wordt verricht door personen die niet het beroep van vervoerder van personen over de weg uitoefenen ».

## Art. 4.

Artikel 3 van dezelfde besluitwet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 3. — § 1. Onder geregeld vervoer wordt het gemeenschappelijk vervoer van personen verstaan, volgens een frequentie en in een bepaalde relatie, waarbij reizigers aan de eindpunten en eventueel onderweg, op vooraf gekende stopplaatsen, kunnen in- en uitstappen.

» § 2. Bij het in § 1 bedoelde vervoer dienen de door de bevoegde overheid vastgestelde dienstregelingen en tarieven te worden nageleefd. »

## Art. 5.

Artikel 11 van dezelfde besluitwet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 11. — § 1. Onder bijzondere vormen van geregeld vervoer wordt het gemeenschappelijk vervoer van personen ver-

en commun de catégories déterminées de personnes à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées à l'article 3.

» § 2. Ces services peuvent être tenus de respecter des horaires.

» § 3. Sans préjudice des dispositions de l'article 13, § 3, ils peuvent également être tenus de respecter des tarifs.

» § 4. Le caractère régulier d'un service régulier spécialisé n'est pas affecté par le fait que l'organisation du transport est adaptée aux besoins variables des intéressés. »

#### Art. 6.

L'article 13, § 3, du même arrêté-loi est remplacé par la disposition suivante :

« § 3. Les autorisations des services réguliers spécialisés sont délivrées aux conditions suivantes :

» 1. Le transport doit satisfaire aux conditions fixées par le Roi en ce qui concerne tant l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route, que la qualité du matériel, la sécurité et les tarifs.

» 2. En ce qui concerne le transport de travailleurs, l'autorisation ne peut être délivrée que pour les services réguliers spécialisés organisés par les employeurs.

» Une participation aux frais peut être imposée par les employeurs aux personnes transportées sans que cette participation puisse excéder, individuellement, le montant à payer, pour un abonnement équivalent, sur le réseau des services publics de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux et collectivement la moitié du prix de revient du transport.

» La présente disposition ne porte pas préjudice aux conventions collectives relatives à la participation des employeurs aux frais de transport.

» Au cas où l'employeur décide de renoncer à l'organisation d'un service régulier spécialisé pour travailleurs, il est tenu de donner au transporteur, un préavis de trois mois, dûment motivé. »

#### Art. 7.

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

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

» Ils comprennent :

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

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

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

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

staan, wie dit ook organiseert, van bepaalde categorieën personen met uitsluiting van andere reizigers, voor zover het vervoer geschiedt op de in artikel 3 bepaalde wijze.

» § 2. Bij dergelijk vervoer kan het naleven van dienstregelingen verplicht worden gesteld.

» § 3. Zonder afbreuk te doen aan het bepaalde in artikel 13, § 3, kan ook het naleven van tarieven verplicht worden gesteld.

» § 4. De aanpassing van het vervoer aan de veranderlijke behoeften van de belanghebbenden doet geen afbreuk aan het geregelde karakter van een bijzondere vorm van geregeld vervoer. »

#### Art. 6.

Artikel 13, § 3, van dezelfde besluitwet wordt door de volgende bepaling vervangen :

« § 3. De machtigingen voor bijzondere vormen van geregeld vervoer worden afgegeven onder de volgende voorwaarden :

» 1. De vervoerder moet voldoen aan de door de Koning gestelde eisen inzake zowel de toegang tot het beroep van vervoerder van personen over de weg als de kwaliteit van het materieel, de veiligheid en de tarieven.

» 2. Inzake werknemersvervoer kan enkel machtiging verleend worden voor bijzondere vormen van geregeld vervoer georganiseerd door de werkgevers.

» De werkgevers kunnen van de vervoerde personen een bijdrage in de vervoerkosten eisen; deze bijdrage mag echter individueel niet hoger liggen dan de prijs van een gelijkwaardig abonnement op het openbaar vervoernet van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en collectief niet meer bedragen dan de helft van de kostprijs van het vervoer.

» Deze bepaling doet geen afbreuk aan de collectieve overeenkomsten betreffende de tussenkomst van de werkgevers in de vervoerkosten.

» Ingeval de werkgever beslist af te zien van de organisatie van een bijzondere vorm van geregeld vervoer voor werknemers, dient hij de vervoerder een behoorlijk gemotiveerde vooropzeggings van drie maanden te geven. »

#### Art. 7.

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

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

» Het ongeregeld vervoer omvat :

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

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

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

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

Donné à Bruxelles, le 31 janvier 1984.

**BAUDOUIN.**

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Communications  
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,*

**H. DE CROO.**

Gegeven te Brussel, 31 januari 1984.

**BOUDEWIJN.**

VAN KONINGSWEGE :

*De Minister van Verkeerswezen  
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,*

**H. DE CROO.**

---