

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1930-1931	N° 108	Zittingsjaar 1930-1931	
PROJETS DE LOI N° 330 (1929-1930) et N°s 63 et 64	SÉANCE du 26 Février 1931	VERGADERING van 26 Februari 1931	WETSONTWERPEN N° 330 (1929-1930) en N°s 63 en 64

1° **Projet de loi revisant la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars, n° 330 (1929-1930).**

2° **Projet de loi permettant à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de ses lignes ferrées, n° 63.**

3° **Projet de loi étendant aux « Trolleybus » les dispositions de la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux et des lois des 9 juillet 1875 et 15 août 1897 sur les tramways, n° 64.**

RAPPORTS

FAITS AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. DE WINDE

I.

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

MADAME, MESSIEURS,

Le projet a pour objet :

1° La refonte de la loi du 15 septembre 1924 relative aux services publics et réguliers d'autobus. Cette loi ne concernait pas la circulation des autocars.

2° Des modifications à apporter à la loi du 11 août 1924 permettant à la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux d'obtenir l'autorisation d'établir et d'exploiter des services de transports automobiles sur route.

Cette dernière loi n'est pas abrogée par le projet mais elle est implicitement modifiée.

Nous ne nous attarderons pas à rechercher si la loi du 15 septembre 1924 a ou non atteint le but que visait le législateur. Il doit cependant être permis de constater les grands avantages déjà fournis par les services d'autobus en activité. Les heurts qu'a produits la première application de la loi sont inhérents à toute entreprise nouvelle. Il semble d'ailleurs que les difficultés rencontrées peuvent être attribuées tout autant à la manière dont la loi a reçu

(1) La Commission était composée de MM. Hallet président, Amelot, Allewaert, David, Debeuckelaere, De Winde, Eekels, Troclet, Merget.

1° **Wetsontwerp tot herziening van de wetgeving betreffende de openbare autobus- en autocardiens, n° 330 (1929-1930).**

2° **Wetsontwerp betreffende het tot stand brengen van autobusdiensten door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen tot verbetering van de exploitatievoorwaarden van haar spoorlijnen n° 63.**

3° **Wetsontwerp tot toepassing op de « Trolleybussen » van de bepalingen der wet van 24 Juni 1885 op de buurtspoorwegen en der wetten van 9 Juli 1875 en 15 Augustus 1897 op de tramwegen n° 64.**

VERSLAGEN

NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER DE WINDE

I.

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

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het ontwerp beoogt :

1° De hersmelting van de wet van 15 September 1924 betreffende de openbare en regelmatige autobusdiensten. Deze wet had geen betrekking op het verkeer der autocars;

2° Wijzigingen aan te brengen aan de wet van 11 Augustus 1924, waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in de gelegenheid gesteld wordt vergunning te bekomen voor de inrichting en de exploitatie van autovervoerdiensten.

Deze laatste wet vervalt niet tengevolge van dit ontwerp, maar zij wordt grondig gewijzigd.

Wij zullen niet gaan opsporen of de wet van 15 September 1924 al dan niet het doel bereikt heeft, de wetgever beoogde. Het moet echter toegelaten zijn op de groote voordeelen te wijzen, welke de bestaande autobusdiensten tot nu toe opgeleverd hebben. In den eersten tijd van de toepassing van de wet, is het niet zonder horten of stooten gegaan, maar dit is met elk nieuw bedrijf het geval. Trouwens, naar het schijnt, mogen de moeilijkheden evenzeer

(1) De Commissie bestond uit de heeren Hallet, voorzitter, Amelot, Allewaert, David, Debeuckelaere, De Winde, Eekels, Troclet, Merget.

son application tant dans les administrations centrales que dans les administrations provinciales.

Le discours prononcé par l'honorable gouverneur de la province d'Anvers, à la séance du 1^{er} octobre 1930 du Conseil Provincial de cette province, permet, en effet, de constater que dans cette province des trente-six lignes provinciales en activité, trente-deux ont été autorisées par Arrêté Royal, deux attendaient l'octroi de l'Arrêté Royal et quatre étaient nanties d'une autorisation de la Députation Permanente devenue définitive à défaut d'Arrêté Royal dans les six mois. Quatre de ces lignes donnent correspondance avec la Hollande.

D'une manière générale et d'après les renseignements du Ministère des Transports les services d'autobus sollicités, au sujet desquels il n'avait pas encore été statué le 27 janvier 1931 étaient pour :

la province d'Anvers...	de 8
le Brabant...	de 20
la Flandre Occidentale...	de 31
la Flandre Orientale...	de 14
le Hainaut...	de 30
la province de Liège...	de 9
la province de Limbourg...	de 3
la province de Luxembourg...	de 15
la province de Namur...	de 5
Ensemble ...	135

De ces 135 demandes d'autorisation 80 étaient munies d'une dispense permettant d'exploiter les lignes temporairement.

Les 55 demandes au sujet desquelles aucune décision n'avait encore été prise se répartissent de la manière suivante :

Anvers...	5
Brabant...	18
Flandre Occidentale...	6
Flandre Orientale...	12
Hainaut...	—
Liège...	4
Limbourg...	3
Luxembourg...	5
Namur...	2

Ces constatations et ces réserves étant faites il convient de mettre en relief les modifications que le projet de loi propose d'apporter à la législation en vigueur.

1° Champ d'application de la loi.

La loi du 15 septembre 1924 n'était pas applicable aux services d'autocars. Ceux-ci diffèrent des services d'autobus en ce que les autocars ne font pas un service régulier. Leurs services peuvent varier tant en ce qui concerne leurs parcours qu'en ce qui concerne les jours et heures des services.

Aussi le projet de loi en son article premier ne parle-t-il plus de services « publics et réguliers » mais uniquement

toegeschreven worden aan de wijze waarop de wet toegepast werd zoowel in de hoofdbesturen als in de provinciale besturen.

Uit de rede welke de heer Gouverneur van de provincie Antwerpen, in de vergadering van 15^e October 1930 van den raad dezer provincie gehouden heeft, kan men opmaken, dat er op de zes-en-dertig in bedrijf genomen provinciale lijnen, twee-en-dertig bij Koninklijk besluit gemachtigd werden, twee op dit Koninklijk besluit wachtten en vier in 't bezit waren van een vergunning van de Bestendige deputatie, welke definitief geworden was bij ontstaan van een Koninklijk besluit binnen de zes maanden. Vier dezer lijnen geven aansluiting met Nederland.

Over 't algemeen en volgens de inlichtingen van het Ministerie van Verkeerswezen, beliep het aantal autobusdiensten, waarover nog geen beslissing genomen was, op 31 Januari 1931 :

voor de provincie Antwerpen...	8
„ Brabant...	20
„ West-Vlaanderen...	31
„ Oost-Vlaanderen...	14
„ Henegouwen...	30
„ Luik...	9
„ Limburg...	3
„ Luxemburg...	15
„ Namen...	5
Totaal ...	135

Voor 80 van deze 135 aanvragen, was er reeds een vergunning om tijdelijk lijnen in bedrijf te nemen.

De 55 aanvragen waarover nog moest beslist worden zijn als volgt te verdeelen :

Antwerpen...	5
Brabant...	18
West-Vlaanderen...	6
Oost-Vlaanderen...	12
Henegouwen...	—
Luik...	4
Limburg...	3
Luxembourg...	5
Namen...	2

Na deze vaststellingen en dit voorbehoud, willen wij even blijven stilstaan bij de wijzigingen welke door het wetsontwerp in de bestaande wetgeving aangebracht worden.

1° Draagwijdte van de wet.

De wet van 15 September 1924 was niet toepasselijk op de autocardiens. Deze verschillen hierin van de autobusdiensten, dat de autocars geen regelmatigen dienst doen. Er bestaat ook verschil wat den doorloopen weg, zoowel als ook de dagen en uren en de dienstregeling betreft.

In het eerste artikel van het wetsontwerp is dan ook geen spraak meer van « openbare en regelmatige » diensten

de services « *publics* » et le texte vise-t-il explicitement les « services d'autocars ».

Par contre le projet exclut expressément de l'application de la loi « les services organisés par un employeur à l'usage exclusif de son personnel ou de sa famille ».

En ce qui concerne les services d'autocars la Commission a désiré connaître d'une façon très précise la pensée du Gouvernement. Il importe, en effet, de distinguer les autocars que les particuliers — et aux particuliers il y a lieu d'assimiler les hôtels et les entreprises touristiques — vont louer chez le garagiste et ceux dont les garagistes annoncent, à des conditions déterminées, la mise au service de tous ceux qui désirent les utiliser. Seuls ces derniers services tomberont sous l'application de la loi. « Mais il va sans dire, a répondu le Gouvernement, que lorsque des agences de voyages sérieuses organisent de tels services, les pouvoirs autorisants se montreront extrêmement larges pour l'octroi des autorisations, même si l'itinéraire envisagé est desservi par plusieurs services de transport. »

Il se pourra cependant que, sans tomber sous l'application de la loi, des garagistes mettent des autocars à la disposition du public, par exemple quand il s'agit d'un événement fortuit non prévu (manifestation politique ou sportive organisée spontanément), ou d'un événement quelconque survenu brusquement et provoquant le déplacement de la foule. C'est ainsi qu'il faudra entendre le 2° visé par l'article premier.

Mais il ne suffira pas pour se soustraire à l'application de la loi que le service soit unique, isolé, par exemple en vue d'une kermesse, procession, manifestation sportive bref tout événement *prévu et annoncé*, permettant aux organisateurs du service de se pourvoir de l'autorisation.

Comme il s'agira là d'un service temporaire l'autorisation pourra être accordée sans aucune formalité préalable.

2° Octroi de l'autorisation.

Comme sous l'empire de la loi du 15 septembre 1924 l'autorisation émanera de la commune, de la députation permanente ou du Roi. La seule différence c'est qu'elle devra émaner de la députation permanente dès que le parcours s'étend au delà de la commune alors qu'en vertu de la loi de 1924 elle appartenait aux communes quand le parcours était limité à deux communes contiguës. L'exposé des motifs ne s'explique pas à cet égard. Il semble que la disposition ancienne pourrait être maintenue quand il s'agit d'une autorisation temporaire.

La loi de 1924 permettait au Ministre d'accorder une dispense d'autorisation. Cette disposition avait été introduite pour permettre la mise en service d'un autobus temporairement mais sans précision de durée. Le projet ne reproduit plus le droit pour le Ministre d'accorder une dispense, mais il fixe en son article premier la durée d'un service temporaire : trois mois et dispose en son article 2

mais alleen van « *openbare* », en de tekst bedoelt nadrukkelijk de « autocardiensten ».

Door het wetsontwerp daarentegen, worden nadrukkelijk van de wet uitgesloten « de diensten ingericht door een werkgever uitsluitend voor het gebruik van zijn personeel of van zijn gezin ».

Wat de autocardiensten betreft, had de Commissie gaarne nauwkeurig geweten welke de opvatting van de Regeering is. Inderdaad, men moet onderscheiden tusschen de autocars welke de particulieren — en onder particulieren moet men ook de hotels en de toeristische ondernemingen verstaan — gaan huren bij den garagehouder en deze welke de garagehouders, tegen bepaalde voorwaarden, ter beschikking stellen van alwie er gebruik wil van maken. Alleen deze laatste diensten zullen onder de toepassing van de wet vallen. « Maar, zoo heeft de Regeering geantwoord, het spreekt van zelf, dat wanneer ernstige reisagentschappen zulke diensten inrichten, de besturen welke de vergunning moeten geven niet te nauw zullen zien, zelfs wanneer de voorgenomen reisweg door verscheidene vervoerdiensten gebruikt wordt. »

Het zal nochtans kunnen gebeuren, zonder hierom onder de toepassing van de wet te vallen, dat garagehouders autocars ter beschikking van het publiek stellen, bijv. bij een onverwachte gebeurtenis, bij een spontaan op touw gezette politieke of sportieve betooging, bij om het even welke gebeurtenis welke zich onverhoeds voordoet en een verplaatsing van volk voor gevolg heeft. Zoo zal men het 2° door het eerste artikel bedoeld moeten verstaan.

Maar het zal geen voldoende reden zijn om zich aan de toepassing van de wet te onttrekken, dat de dienst maar eens ingericht wordt of slechts bij uitzondering gebeurt, bijv. met het oog op een Kermis, een processie, een sportgebeurtenis, kortom iedere *voorziene en aangekondigde* gebeurtenis waarbij de inrichters den tijd hebben om een vergunning aan te vragen.

Daar het, in dit geval, om een tijdelijken dienst gaat, zal de vergunning zonder eenige voorafgaande formaliteit mogen gegeven worden.

2° Verleening van de machtiging.

Evenals in de wet van 15 September 1924, gaat de machtiging uit van de gemeente, de Bestendige deputatie of den Koning. Het eenig verschil is, dat zij moet uitgaan van de Bestendige deputatie, zoodra de lijn verder reikt dan de gemeente; volgens de wet van 1924 ging zij uit van de gemeente, wanneer de lijn binnen het gebied van twee naast elkander liggende gemeenten aangelegd was. De Memorie van Toelichting geeft daarover geene ophelderingen. Het schijnt dat de vroegere bepaling zal kunnen behouden worden, wanneer het een tijdelijke machtiging geldt.

De wet van 1924 gaf den Minister het recht ontslag van deze machtiging te verleen. Deze bepaling werd ingevoerd, om de inrichting van een tijdelijken autobusdienst mogelijk te maken, zonder vaststelling van den duur. Het ontwerp verleent het recht van vrijstelling niet meer aan den Minister, doch het bepaalt, in het eerste artikel, den duur van een tijdelijken dienst : drie maanden. In artikel 2

que les services temporaires sont autorisés par le Ministre.

La Commission estime que l'autorisation temporaire doit être accordée par le même pouvoir que celui qui a qualité pour accorder une autorisation permanente et même accorder ce droit aux collèges échevinaux de deux communes contiguës pour les services temporaires.

Mais l'autorisation temporaire ne doit jamais être accordée pour un parcours déjà desservi par un service permanent et ne pourra être renouvelée périodiquement de manière à tenir lieu d'autorisation permanente.

3° Formalités préalables.

Les autorisations définitives sont soumises aux mêmes formalités que sous la loi de 1924. Elles sont précédées d'une enquête (article 4). Mais le projet n'indique plus, comme dans la loi de 1924, l'objet de l'enquête. La Commission estime qu'il y a lieu de réintroduire les mots « notamment sur l'utilité de l'entreprise, l'itinéraire et le taux des tarifs ».

Le texte n'indique pas davantage qui doit procéder à cette enquête. Ce doit être tout naturellement le pouvoir qui a qualité pour accorder l'autorisation.

Le projet de loi comble une lacune de la loi de 1924 : l'article 3 stipule qu'il est passé outre à l'avis de la députation permanente ou de la commune qui dans les 2 mois ne répond pas à la demande d'avis. Ce délai peut paraître trop court, mais il paraît commandé par la durée de trois mois fixée pour les autorisations temporaires.

Mais — modification importante — le projet ne reproduit pas l'obligation prévue par la loi du 15 septembre et celle de 1927 relative aux chemins de fer vicinaux, pour le Gouvernement de statuer dans les six mois de la réception de la délibération de la commune ou de la députation permanente accordant l'autorisation, ni le droit de recours auprès de la députation permanente et du Roi contre le refus de la commune ou de la députation permanente d'accorder l'autorisation. La Commission propose le rétablissement de ces dispositions en réduisant ce délai à trois mois.

Adjudication publique. — La loi de 1924 permettait l'adjudication publique; le projet la rend obligatoire.

La Commission estime qu'il est inutile de proclamer par un texte que « le pouvoir autorisant peut, dans l'intérêt du public accorder la préférence à l'un des soumissionnaires à l'adjudication publique ». Le pouvoir autorisant a toujours le droit de choisir librement l'adjudicataire sans même en devoir énoncer les motifs. Dès lors ce texte est absolument superflu.

Mais le projet déroge à l'obligation de l'adjudication publique en faveur des exploitants de services publics desservant déjà la majeure partie des localités à desservir par le nouveau service ou de ceux qui ont obtenu la concession ou la prise en considération comme voie ferrée ou tramways d'une ligne que les circonstances n'ont pas encore permis de construire.

wordt voorzien dat de tijdelijke diensten door den Minister gemachtigd worden.

De Commissie is van gevoelen, dat de tijdelijke machtiging moet verleend worden door dezelfde overheid als die welke het recht heeft een blijvende machtiging te verleen, en zou zelfs dit recht willen verleen aan de schepencolleges van twee belendende gemeenten voor de tijdelijke diensten.

Doch de tijdelijke machtiging moet nooit verleend en zal niet mogen hernieuwd worden op gezette tijden zoo dat zij als permanente machtiging gelden kan voor een lijn die reeds bediend wordt door een permanente dienst.

3° Voorafgaande formaliteiten.

De definitieve machtigingen worden onderworpen aan dezelfde formaliteiten als die van de wet van 1924. Zij worden voorafgegaan door een onderzoek (art. 4). Doch het ontwerp wijst niet aan, zooals in de wet van 1924, welk het doel is van het onderzoek. De Commissie is van gevoelen dat men opnieuw de volgende woorden moet opnemen : « het nut van de onderneming, den weg en het bedrag der tarieven ».

De tekst zegt niet wie dit onderzoek moet doen. Het moet natuurlijk de overheid zijn die bevoegd is om de machtiging te verleen.

Het wetsontwerp vult een leemte aan in de wet van 1924 : artikel 3 bepaalt dat het advies van de bestendige deputatie of van de gemeente niet vereischt is, wanneer dit advies niet binnen de 2 maanden wordt verstrekt. Deze termijn kan te kort schijnen, doch hij schijnt noodzakelijk door den duur van 3 maanden, vastgesteld voor de tijdelijke machtigingen.

Een belangrijke wijziging is dat het ontwerp niet de verplichting opneemt, voorzien door de wet van 15 September en die van 1927 betreffende de buurtspoorwegen, en waarbij de Regeering binnen de 6 maanden moet uitspraak doen na de kennisneming van de beslissing der gemeente of der bestendige deputatie, de machtiging verleenende; het neemt ook het recht op verhaal bij de bestendige deputatie en bij den Koning niet op, ingeval de machtiging geweigerd wordt door de gemeente of de bestendige deputatie. De Commissie stelt voor, deze bepalingen terug in te voeren met een termijn van drie maanden.

Openbare aanbesteding. — De wet van 1924 liet de openbare aanbesteding toe; het ontwerp maakt ze verplichtend.

De Commissie is van gevoelen, dat het overbodig is in een tekst te zeggen dat « de machtigende overheid, in het belang van het publiek, de voorkeur mag geven aan een der inschrijvers bij de openbare aanbesteding ». De machtigende overheid heeft steeds het recht van vrij den aanmer te kiezen, zonder zelfs de redenen te moeten opgeven. Derhalve is deze tekst volkomen overbodig.

Het ontwerp doet echter afbreuk aan de verplichting van openbare aanbesteding ten voordeele van de exploitanten van openbare diensten, die reeds het meerendeel bedienen van de gemeenten die door den nieuwen dienst moeten worden bediend of ook ten voordeele van die welke de concessie of de inoverwegingneming als spoor- of tramweglijn verkregen hebben voor een lijn die, wegens de omstandigheden, nog niet kon aangelegd worden.

Cette disposition du projet peut être considérée comme le corollaire de l'article 12 du projet qui abroge les dispositions de la loi du 11 août 1924 relative au droit de préférence accordé à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux. On ne pourrait concevoir la suppression de ce droit de préférence que moyennant une faveur équivalente accordée aux Chemins de fer vicinaux. Mais le projet entend octroyer la même faveur aux autres concessionnaires de services de transport tels que la Société Nationale des Chemins de fer et les Sociétés de Tramways. Cette faveur consistera à ne pas devoir soumettre ces concessionnaires aux aléas d'une adjudication publique et de permettre au Roi de leur accorder l'autorisation, par préférence aux autres demandeurs en autorisation qui ne pourraient invoquer les mêmes titres, savoir le bénéfice d'une concession ou d'une adjudication antérieure pour la majeure partie du parcours nouveau.

Le même avantage sera accordé — c'est légitime — pour la prorogation d'un service existant et venant à expiration.

En ce qui concerne la durée des autorisations la Commission est d'avis qu'elle ne peut dépasser 20 années.

4° *Cahier des charges des services d'autobus.*

L'article 5 du projet prévoyant l'inscription dans les actes d'autorisation des obligations à imposer aux exploitants la Commission a cherché à savoir comment ces obligations seraient portées au préalable à la connaissance des soumissionnaires. Voici la réponse du Gouvernement :

« En exécution de l'article 5 de la loi, il sera pris un arrêté royal publiant le Règlement général des services publics et temporaires d'autobus et d'autocars. »

Ce règlement général indiquera les obligations générales imposées aux exploitants concernant les véhicules utilisés, le gabarit des voitures, l'obligation de l'assurance, etc., etc.

Ce règlement s'appliquera à tous les services d'autobus. Il sera rappelé dans le *cahier des charges spécial* qui, de son côté, indiquera toutes les conditions particulières du service (nombre de voitures en exploitation et en réserve, horaires, redevances, etc.)

Les dispositions de ces deux documents s'inspireront essentiellement du rapport des Commissions des Chambres Législatives et des débats parlementaires. Ils diront tout ce que la loi ne prévoit pas et qui répond au vœu du législateur.

C'est ainsi qu'il pourrait parfaitement être indiqué dans le « Règlement général » des obligations en matière de pension du personnel utilisé par les entreprises, en matière d'allocations familiales, etc.

C'est le Comité consultatif des Autobus qui arrêtera le texte définitif de ces deux documents et le présentera au Ministre.

Deze bepaling van het ontwerp kan beschouwd worden als een gevolg van artikel 12 van het ontwerp, waarbij de bepalingen der wet van 11 Augustus 1924 ingetrokken worden, betreffende het voorkeurrecht, verleend aan de Nationale Maatschappij van de Buurtspoorwegen. Men zou de opheffing van dit voorkeurrecht slechts kunnen begrijpen, mits verlening van een gelijkaardig voordeel aan de Buurtspoorwegen. Doch het ontwerp wil hetzelfde voordeel verlenen aan de overige concessiehouders, van vervoerdiensten, zooals de Nationale Maatschappij van de Spoorwegen en de Tramwegmaatschappijen. Dit voordeel zal hierin bestaan, dat deze concessiehouders niet worden blootgesteld aan het risico van eene openbare aanbesteding en dat de Koning het recht heeft hun de machtiging te verlenen, bij voorkeur op de overige aanvragers van machtigingen, die niet dezelfde titels zouden kunnen inroepen, bij voorbeeld, het voordeel van een vroegere concessie of aanbesteding voor het grootste deel van het door de nieuwe lijn bestreken gebied.

Hetzelfde voordeel zal verleend worden — dit is billijk — voor de verlenging, van een bestaanden dienst waarvan de termijn ten einde is.

Wat den duur van de machtigingen betreft, is de Commissie van gevoelen dat zij niet 20 jaar mag overschrijden.

4° *Lastenkohier van de Autobusdiensten.*

Daar artikel 5 van het ontwerp het inschrijven voorziet in de akten tot machtiging, van de aan de exploitanten op te leggen verplichtingen, heeft de Commissie willen weten hoe deze verplichtingen vooraf ter kennis van gegadigden zouden gebracht worden. Ziehier het antwoord van de Regeering.

Ter uitvoering van artikel 5 van de wet, zal een Koninklijk besluit getroffen worden, houdende het « Algemeen Reglement van de openbare en tijdelijke diensten van autobussen en autocars ».

Dit *Algemeen Reglement* bepaalt de algemeene verplichtingen opgelegd aan de exploitanten betreffende de gebruikte voertuigen, het kaliber van de voertuigen, de verplichting van de verzekering, enz., enz.

Dit reglement zal van toepassing zijn op al de autobusdiensten. Het zal opgenomen worden in het *bijzonder lastenkohier* dat, zijnerzijds, al de bijzondere voorwaarden van den dienst zal vermelden (getal voertuigen in gebruik en in reserve, uurtabels, wegentaxes, enz.).

De voorschriften van deze beide reglementen zullen hoofdzakelijk steunen op het verslag van de Parlementaire commissies en van de besprekingen in het Parlement. Zij zullen alles vermelden wat de wet niet voorziet en aan het verlangen van den wetgever beantwoordt.

Zoo kunnen in het « Algemeen reglement » zeer goed aangeduid worden de verplichtingen in zake het pensioen van het personeel in dienst bij de ondernemingen, in zake gezinsvergoedingen, enz.

Het Adviseerend Comité van de autobussen zal den definitieven tekst opmaken van die beide documenten en zal hem aan den Minister voorleggen.

En somme le cahier des charges est un contrat dont l'exploitant connaît les dispositions avant de soumissionner. Il lui est facultatif de le refuser, mais s'il en accepte les clauses, il est tenu de les respecter sous peine de déchéance.

5° Police des exploitants.

Le projet contient une innovation importante relative à la répression des infractions.

Tandis que la loi du 15 septembre 1924 ne permettait pas au juge de faire application du premier alinéa de l'article 43 du Code pénal disant que « la confiscation spéciale sera toujours prononcée pour crime ou délit », le projet, pour se conformer à l'alinéa 2 de cet article « elle ne sera prononcée pour contravention que dans les cas déterminés par la loi » propose de permettre la confiscation de l'autobus ou de l'autocar en cas d'infraction à la disposition qui interdit l'organisation d'un service public sans autorisation.

Il en résulterait que le juge de paix « pourrait » prononcer la confiscation de la voiture.

Cette disposition a paru à la Commission inopportune et inefficace. La sanction infligée dépasserait à tel point la gravité de l'infraction qu'il paraît invraisemblable qu'elle soit jamais prononcée.

On n'a jamais songé à permettre pareille confiscation ni à la prononcer en matière d'infraction à la loi sur la police de roulage même quand il y a blessures graves ou homicide par imprudence.

Mieux vaudrait assurer d'une autre manière l'efficacité de la répression que justifie la récidive en cette matière. Il importe d'ailleurs de ne pas oublier que l'Etat comme les exploitants dument autorisés ont une action civile en dommages-intérêts contre les contrevenants et qu'il est plus opportun d'assurer l'efficacité de l'exécution du jugement allouant des dommages-intérêts.

A cet effet la Commission propose de prévoir dans le texte :

1. Une répression plus sévère en cas de récidive de l'exploitation sans autorisation, en disant qu'à chaque récidive la peine ne pourra être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement — et que le bénéfice de la condamnation conditionnelle ne pourra jamais être accordé en la matière.

2. Que 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 ces voitures ne sont pas la propriété des contrevenants.

Enfin si l'on peut admettre qu'il soit préférable de réserver au Roi l'élaboration des règlements de police visant l'exploitation des autobus et des autocars à l'effet d'avoir de l'unité dans la réglementation et la

Op stuk van zaken, is het lastenkolier een contract waarvan de exploitant de bepalingen kent alvorens in te schrijven. Het staat hem vrij het te weigeren, maar neemt hij de voorwaarden aan dan moet hij ze naleven op straffe van verval.

5° Politietoezicht betreffende de Exploitanten.

Het ontwerp bevat eene belangrijke nieuwigheid wat betreft de beteugeling van de overtredingen.

Terwijl de wet van 15 September 1924 aan den rechter niet zou toelaten de eerste alinea toe te passen van artikel 43 van het Strafwetboek, hetwelk zegt dat « de bijzondere inbeslagneming altijd zal uitgesproken worden wanneer het misdad of wanbedrijf geldt » stelt het ontwerp voor, om zich te houden aan lid 2 van dit artikel « zij zal wegens overtreding alleen uitgesproken worden in de gevallen door de wet bepaald », de inbeslagneming toe te laten van de autobus of de autocar, in geval van overtreding van de bepaling die het inrichten van een openbaren dienst zonder machtiging verbiedt.

Daaruit zou voortvloeien, dat de vrederechter de inbeslagneming van het voertuig « zou kunnen » uitspreken.

Deze bepaling kwam de Commissie voor, als ongewenscht en ondoelmatig. De toegepaste straf zou de belangrijkheid van de overtreding zoodanig voorbijstreven dat zij waarschijnlijk nooit zou uitgesproken worden.

Men heeft er nooit aan gedacht dergelijke inbeslagneming toe te laten, noch ze uit te spreken in zake overtreding van de wet op de verkeerspolitie, zelfs wanneer ze gepaard gaat met ernstige verwondingen of doodslag door onvoorzichtigheid.

Beter zou het zijn op andere wijze de doelmatigheid van de beteugeling die de herhaling te dezer zake wettigt, te verzekeren. Men mag ten andere niet vergeten dat de Staat, zooals de rechtmatig gemachtigde exploitanten, eene burgerlijke vordering tot schadeloosstelling hebben tegen de overtreders en dat het wenschelijker is de doelmatigheid te verzekeren van de uitvoering van het vonnis waarbij schadeloosstelling wordt verleend.

Te dien einde, stelt de Commissie voor in den tekst te voorzien :

1. Eene strengere beteugeling, in geval van herhaling van wege de exploitatie zonder machtiging, met te bepalen dat bij elke herhaling de straf niet minder mag zijn dan het dubbele van de vroeger uitgesproken straf, en dat de voorwaardelijke veroordeeling nooit zal mogen verleend worden te dezer zake.

2. Dat de veroordeelingen tot schadeloosstelling, uit hoofde van deze overtreding, zullen mogen uitgevoerd worden bij voorrecht op de opbrengst van den verkoop der voertuigen die gediend hebben om de overtreding te begaan, zelfs wanneer deze voertuigen niet het eigendom zijn van de overtreders.

Eindelijk, zoo men kan aannemen dat het verkieslijk is aan den Koning over te laten het opmaken van de politie-verordeningen betreffende de exploitatie van de autobussen en de autocars, om eenheid te verkrijgen in de reglemen-

répression il doit être entendu que ces règlements ne peuvent diminuer en rien le droit de police confié au bourgmestre.

6° Redevances.

La Commission ne s'est pas ralliée aux dispositions relatives aux redevances (article 13 du projet).

Tout d'abord elle estime injuste de priver les communes et les provinces de toutes participations aux redevances alors que l'exploitation des services d'autobus et d'autocars entraînent des dépenses de voirie pour ces pouvoirs.

Elle pense que les redevances auxquelles les pouvoirs publics peuvent subordonner les autorisations devraient être fixées uniformément et en proportion des kilomètres parcourus et réparties au prorata entre les pouvoirs publics ayant l'entretien des routes parcourues.

D'autre part, la Commission ne peut se rallier d'avantage à la constitution d'un fonds spécial mis à la disposition du Ministre en vue de lui permettre de subsidier certains services déficitaires. Le critérium du déficit est sujet à caution, et les subsides doivent être octroyés par les pouvoirs publics (Communes, Provinces et Etat) qui bénéficient de la création de ces services publics et savent mieux discerner l'opportunité comme la mesure des subsides à octroyer.

7° Comité consultatif.

Sans attacher fort grande importance à la création d'un Comité consultatif des autobus et autocars la Commission attire l'attention du Ministre sur la nécessité de veiller à la représentation, dans ce Comité, des exploitants, des Communes et Provinces et du personnel plus particulièrement qualifiés pour connaître les besoins des populations en cette matière.

8° Commission paritaire.

Par 3 voix contre 2, la Commission admet l'institution d'une Commission paritaire analogue à celle instaurée pour les chemins de fer vicinaux par l'article 2 de la loi du 20 juillet 1927.

La Commission a l'honneur de proposer à la Chambre d'apporter au projet les amendements suivants :

Amendements proposés par la Commission

ART. 2

Remplacer le 2° alinéa par le texte suivant :

Les services publics temporaires sont autorisés, *sans autre formalité préalable, par le Collège des Bourgmestres et Echevins, la Députation permanente ou le Roi selon qu'ils ne doivent pas dépasser le territoire d'une ou de deux communes contiguës, de la province ou qu'ils s'étendent sur le territoire de plus d'une province. Aucune autorisation temporaire ne peut être accordée pour un parcours faisant déjà l'objet d'une autorisation permanente.*

teering en de beteugeling, moet het toch verstaan blijven dat deze verordeningen in geen deele het politierecht van den burgemeester mogen verminderen.

6° Wegentaxes.

De Commissie heeft zich niet aangesloten bij de bepalingen betreffende de wegentaxes (artikel 13 van het ontwerp).

Vooreerst acht zij het onbillijk de gemeenten en de provinciën uit te sluiten van alle deelachtigheid in de wegentaxes, terwijl de exploitatie van de autobus- en autocardiensten hun uitgaven opleggen voor de wegen.

Zij denkt dat de wegentaxes waarvan de openbare besturen de machtiging kunnen doen afhangen, eenvormig zouden moeten vastgesteld zijn en in verhoudig tot het getal afgelegde kilometers, en evenredig verdeeld onder de openbare machten die met het onderhoud der gebruikte wegen zijn belast.

Anderzijds, kan de Commissie zich evenmin aansluiten bij de oprichting van een bijzonder fonds, ter beschikking van den Minister gesteld om sommige deficitaire diensten te steunen. Het criterium van het deficit is niet te vertrouwen, en de toelagen moeten verleend worden door de openbare diensten (Gemeenten, Provinciën, Staat) die voordeel trekken uit het oprichten dier openbare diensten en beter de noodzakelijkheid evenals de hoegrootheid van de te verleen subsidie kunnen onderscheiden.

7° Adviseerend Comité.

Zonder bijzonder belang te hechten aan de oprichting van een Adviseerend Comité voor de autobussen en autocars, maakt de Commissie den Minister attent op de noodzakelijkheid, dat in dit Comité vertegenwoordigd wezen de exploitanten en de gemeenten en provinciën, ook het personeel, die meer aangewezen zijn om de behoeften van de bevolking in deze te kennen.

8° Paritaire Commissie.

Met 3 tegen 2 stemmen is de Commissie te vinden voor de instelling van een paritaire commissie in den aard van deze welke bij de buurtspoorwegen in 't leven geroepen werd bij artikel 2 van de wet van 20 Juli 1927.

De Commissie heeft de eer aan de Kamer voor te stellen, aan het wetsontwerp de volgende wijzigingen toe te brengen :

Amendementen door de Commissie voorgesteld

ART. 2.

Het tweede lid vervangen door den volgende tekst :

Voor tijdelijke openbare diensten wordt, zonder andere voorafgaande formaliteit, de machtiging verleend door het College van Burgemeester en Schepenen, de Bestendige deputatie of den Koning naargelang zij het grondgebied van een of twee belendende gemeenten, van de Provincie niet moeten verlaten, of dat zij zich over het grondgebied van meer dan eene provincie uitstrekken. Geen enkele tijdelijke machtiging kan worden verleend voor een reisweg, waarvoor reeds een machtiging werd verleend.

ART. 3.

Après le troisième alinéa insérer les deux alinéas suivants :

Les autorisations accordées par les conseils communaux ou par les députations permanentes sont valables de plein droit si, dans le délai de trois mois après la réception au ministère des Transports de la copie de la délibération du pouvoir autorisant, il n'est intervenu de décision contraire ou au moins un arrêté motivé par lequel le Roi fixera un nouveau délai de trois mois au plus pour se prononcer.

Un recours auprès de la députation permanente ou auprès du Roi suivant le cas est ouvert au requérant contre la décision du conseil communal ou de la députation permanente refusant l'autorisation d'établir un service public d'autobus ou d'autocars. Pour être valable ce recours devra être exercé dans les dix jours de la notification de la décision à l'intéressé. En cas de recours la députation permanente ou le Roi seront subordonnés au conseil communal ou à la députation permanente pour déterminer les conditions de l'autorisation.

ART. 4.

1. Libeller comme suit l'alinéa premier :

Toute autorisation d'établir un service permanent sera précédée d'une enquête par le pouvoir autorisant, portant notamment sur l'utilité, l'itinéraire et le taux des tarifs.

Les modalités des enquêtes seront arrêtées par le Roi.

2. Au deuxième alinéa, remplacer « trente années » par « vingt années ».

ART. 6.

Supprimer le dernier alinéa.

ART. 7.

Remplacer le 3^e alinéa par la disposition suivante :

En cas de récidive l'exploitation sans autorisation sera punie d'une peine qui ne pourra être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement du chef de la même infraction.

La loi du 31 mai 1888 sur la condamnation conditionnelle ne sera pas applicable aux dites infractions.

En cas d'exploitation sans autorisation, les condamnations à des dommages-intérêts prononcées à charge des contrevenants soit au profit des pouvoirs publics soit au profit d'exploitants munis d'une autorisation et lésés par

ART. 3.

Na het derde lid, de volgende twee alinea's inlasschen :

De door de gemeenteraden of de Bestendige deputaties verleende machtigingen zijn van rechtswege geldig indien, binnen het tijdsbestek van drie maanden nadat afschrift van de beraadslaging door de overheid die de machtiging heeft verleend, bij het ministerie van Verkeerswezen is toegekomen, er geen strijdige beslissing is tusschengekomen of ten minste een met redenen omkleed besluit waarbij de Koning een nieuwen termijn van hoogstens drie maanden bepaalt om uitspraak te doen.

De verzoekende partij heeft verhaal bij de Bestendige deputatie of bij den Koning, naar gelang het geval, tegen de beslissing van den Gemeenteraad of van de Bestendige deputatie welke de machtiging weigert om een openbaren dienst van autobussen en autocars tot stand te brengen. Om geldig te zijn, moet dit verhaal worden ingediend binnen tien dagen na de betekening van de beslissing aan den betrokkene. In geval van verhaal, zullen de Bestendige deputatie of de Koning aan den Gemeenteraad of aan de Bestendige deputatie ondergeschikt zijn om de voorwaarden der machtiging te bepalen.

ART. 4.

Het eerste lid doen luiden als volgt :

Iedere machtiging voor het tot stand brengen van een permanenten dienst, zal moeten voorafgegaan zijn van een onderzoek door de overheid die de machtiging verleent; dit onderzoek zal namelijk betrekking hebben op het nut, den weg en het bedrag der tarieven.

De onderzoeksmodaliteiten zullen door den Koning worden vastgesteld.

In het tweede lid : « dertig jaar » vervangen door « twintig jaar ».

ART. 6.

Het laatste lid weglaten.

ART. 7.

Het derde lid door de volgende bepaling vervangen :

In geval van herhaling, zal de niet-gemachtigde exploitatie gestraft worden met een straf die niet minder mag zijn dan het dubbel van de vroeger, wegens dezelfde overtreding, opgelegde straf.

De wet van 31 Mei 1888 op de voorwaardelijke veroordeeling is niet toepasselijk op gezegde overtredingen.

In geval van niet-gemachtigde exploitatie, zullen de veroordeelingen tot schadeloosstelling, uitgesproken tegen overtreders, hetzij ten bate van de openbare machten, hetzij ten bate van exploitanten die een machtiging bezitten

l'infraction aux dits règlements seront récupérables par privilège sur le produit de la vente sur saisie des voitures ayant servi à commettre l'infraction, même si les voitures ne sont pas la propriété des contrevenants.

ART. 13

Rédiger l'article comme suit :

L'Etat, les provinces et les communes peuvent assujettir les exploitants des services publics permanents au paiement de redevances.

Ces redevances, calculées suivant le nombre de kilomètres parcourus, seront réparties entre les communes, les provinces et l'Etat sur la base de la distance parcourue sur la voirie de chacun de ces trois pouvoirs.

L'Etat pourra en outre stipuler, le cas échéant, une redevance spéciale au profit de la Société Nationale des Chemins de fer.

II.

Projet de loi permettant à la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de ses lignes ferrées.

MADAME, MESSIEURS,

La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux a été autorisée par la loi du 11 août 1924 à établir et exploiter des services d'autobus. Lorsque ces services sont établis parallèlement à des lignes ferrées vicinales elles sont de nature à en concurrencer l'essor et le rendement.

Par contre la coexploitation des deux services, l'un d'automobile, l'autre par voie ferrée, sera de nature à améliorer le rendement des sociétés exploitant les chemins de fer vicinaux.

On peut se rendre compte de l'exploitation déficitaire des chemins de fer vicinaux en constatant que même la province de Brabant, qui devait payer en 1930 des annuités à concurrence de 1,101,679 francs alors que ses recettes pour sa part d'intervention dans les bénéfices des Sociétés exploitantes ne s'élevaient qu'à 708,503 francs, subissait ainsi une perte de 400,000 francs par année.

Il paraît dès lors souhaitable que ces deux exploitations (autobus et voie ferrée), qui se suppléent et se complètent ne constituent en réalité qu'une seule et même entreprise exclusivement régie par la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux et non pas par celle du 11 août 1924, celle-ci ne devant s'appliquer qu'aux services d'autobus indépendants de toute voie ferrée.

Etendre en conséquence l'application de la loi du 24 juin 1885 est l'unique objet du projet de loi.

Cependant l'exploitation de ces lignes d'autobus ayant lieu non sur une voie ferrée devenue la propriété de la

et door de overtreding van gezegde verordeningen schade hebben geleden, bij voorrecht verhaalbaar zijn op de opbrengst van den verkoop, op beslaglegging op rijtuigen die gediend hebben om de overtreding te begaan, zelfs indien de rijtuigen niet de eigendom van de overtredders zijn.

ART. 13.

Het artikel doen luiden als volgt :

De Staat, de provinciën en de gemeenten mogen aan de exploitanten van de permanente openbare diensten de betaling van wegentaxes opleggen.

Die wegentaxes, berekend volgens het getal doorloopen kilometers, zullen omgeslagen worden onder de gemeenten, de provinciën en den Staat, op grond van den afstand doorloopen op de wegen van elk dezer drie machten.

Daarenboven, kan de Staat, desvoorkomend, een bijzondere wegentaxe bepalen, ten bate van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen.

II.

Wetsontwerp waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen gemachtigd wordt autobusdiensten op te richten om de exploitatie harer spoorlijnen te verbeteren.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen werd, bij de wet van 11 Augustus 1924, gemachtigd autobusdiensten op te richten en te exploiteeren. Zijn deze diensten opgericht langsheen de buurtspoorlijnen, dan kunnen zij mededinging doen aan den goeden gang dezer laatste.

Worden echter beide diensten — autobus en spoorlijn — te zamen geëxploiteerd, dan zal zulks ten goede komen aan de Maatschappijen die het buurtverkeer verzekeren.

Men kan zich een gedacht vormen van het tekort in de exploitatie der Buurtspoorwegen, wanneer men nagaat dat zelfs de provincie Brabant die in 1930 annuïteiten moest betalen tot beloop van 1,101,679 frank, terwijl haar aandeel in de winsten der exploiteerende maatschappijen slechts 708,503 frank bedroeg, aldus een jaarlijksch verlies van 400,000 frank onderging.

Dienvolgens, schijnt het wenschelijk dat beide exploitaties (autobus- en spoorlijnen) welke zich onderling aanvullen, onder eene enkele en zelfde onderneming worden gebracht, welke uitsluitend beheerd wordt door de wet van 24 Juni 1885 op de Buurtspoorwegen en niet door die van 11 Augustus 1924, deze laatste blijvende van toepassing op de autobusdiensten welke onafhankelijk zijn van elke spoorlijn.

Dit ontwerp heeft dus enkel de uitbreiding der wet van 24 Juni 1885 ten doel.

En vermits de exploitatie dezer autobusdiensten niet geschiedt op eene spoorlijn welke eigendom geworden is

Société Nationale mais sur la voirie communale, provinciale ou de l'Etat, il convient d'assujettir les Sociétés exploitantes qui établiraient des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de ces lignes ferrées à la disposition de la loi du 11 août 1924 qui prévoit les redevances à payer immédiatement aux pouvoirs publics pour la réparation de leur voirie. C'est la raison d'être de l'article 3 du projet.

D'autre part pour amener les autres pouvoirs publics à souscrire une part d'intervention dans l'établissement de ces services d'autobus, l'Etat serait autorisé à intervenir non seulement à concurrence de 50 p. c. comme pour les voies ferrées, mais à concurrence des trois quarts, étant entendu que les bénéfices serviraient à payer à l'Etat par priorité sur ce qui dépasse les 50 p. c., la part des bénéfices revenant aux souscripteurs.

L'article 4 vise les modifications que la Société Nationale doit pouvoir apporter à ses statuts pour les mettre en rapport avec les dispositions du projet de loi et notamment l'amortissement du matériel à acquérir éventuellement pour le service des autobus.

III.

Projet de loi étendant aux « trolleybus » les dispositions de la loi du 24 juin 1885 sur les Chemins de fer Vicinaux et des lois des 9 juillet 1875 et 15 août 1897 sur les tramways.

MADAME, MESSIEURS,

Ni la loi du 24 juin 1885 relative à l'établissement et à l'exploitation des Chemins de fer Vicinaux ni celles du 9 juillet 1875 et 15 août 1897 relatives à l'établissement et à l'exploitation des tramways ne prévoient l'utilisation du « trolleybus ».

Le projet de loi n'a d'autre but que de faire entrer ce mode technique d'exploitation dans l'objet régi par ces lois.

La Commission propose à la Chambre de l'adopter.

Le Rapporteur,

E. DE WINDE.

Le Président,

MAX HALLET.

van de Nationale Maatschappij, maar wel op gemeente-, provincie- of Staatswegen, moeten de bedrijfnemende maatschappijen die autobus-diensten oprichten om de exploitatie der spoorlijnen te verbeteren, onderworpen worden aan de wet van 11 Augustus 1924 die wegentaxes voorziet onmiddellijk aan de openbare machten uit te betalen voor het herstellen der wegen. Dit willen wij regelen bij artikel 3 van dit ontwerp.

Om anderzijds de andere openbare besturen er toe te brengen een deel te onderschrijven in de oprichting dezer autobus-diensten, zou de Staat gemachtigd worden tussenbeide te komen, niet enkel tot beloop van 50 t. h., zooals voor de spoorlijnen, maar tot beloop der drie vierde, terwijl de winsten zouden dienen om op hetgeen de 50 t. h. overschrijdt, aan den Staat bij voorrang zijn deel te betalen in de winsten welke aan de inschrijvers toekomen.

Artikel 4 doelt op de wijzigingen welke de Nationale Maatschappij moet kunnen brengen in hare statuten, om deze in verband te brengen met de bepalingen van dit ontwerp, en namelijk wat de aflossing van het materieel betreft dat desgevallend voor de autobus-diensten moet worden aangekocht.

III.

Wetsontwerp waarbij de bepalingen der wet van 24 Juni 1885 op de Buurtspoorwegen alsmede die der wetten van 9 Juli 1875 en van 15 Augustus 1897 op de tramwegen, worden uitgebreid tot de « trolleybussen ».

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Noch de wet van 24 Juni 1885 betreffende de oprichting en de exploitatie der Buurtspoorwegen, noch de wetten van 9 Juli 1875 en van 15 Augustus 1897 betreffende de oprichting en de exploitatie der tramwegen voorzien het gebruik van de « trolleybus ».

Ons ontwerp heeft geen ander doel dan deze wijze van exploitatie onder de toepassing van deze wetten te brengen.

De Commissie verzoekt de Kamer hetzelfde goed te keuren.

De Verslaggever,

E. DE WINDE.

De Voorzitter,

MAX HALLET.