

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1977-1978.

16 DECEMBER 1977

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER André RUITEN

DAMES EN HEREN,

1. Inleiding van de Minister

Bij het openbaar vervoer draagt de Staat bij in her aanzuiveren van her exploitatietekort van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en van de maatschappijen voor intercommunaal vervoer, ongeacht of het vervoer als bedrijf wordt verricht dan wel wordt verpacht aan particuliere ondernemingen.

Voor de bijzondere autobusdiensten die door particulieren worden geëxploiteerd is dat niet her geval. Die prestaties worden ofwel door de werkgevers, ofwel door de werknemers, ofwel door beide partijen vergoed, vooral bij de bij

(1) Samensrelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Van Elewyck.

A. — Leden: de heren Bode, Claeys, Tjil Declercq, De Mey, Kelchermans, Marchal, Pierré, André Rutten, Smers, — de heren Baudson, Bob Cools, Dejardin, Laridon, Scokaert, Tibbaut, Van Elewyck. — de heren Kempinaire, Kubla, Pieron, Vreven. — de heren Somers, Luc Vansreenkise, — de heer Brasseur.

B. — Plaatsvervangers: de heer Desutter, Mevr. Demculenaere-Deutoide, de heren Dupré, Hansenne, Nothomb, — de heren Burgeon, Content, Guillaume, Vall der Niepen. — de heren Pierard, Poortmans, — de heer Mattheysens, — de heer Helgers.

Zie:

209 (1977-1978):

— Nr 1: Ontwerp overgezonden door de Senaat.

Chambre des Représentants

SESSION 1977-1978.

16 DÉCEMBRE 1977

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

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

PAR M. André RUITEN

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Exposé du Ministre

En ce qui concerne le transport public, l'Etat intervient en vue de combler le déficit d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer vicinaux et des sociétés de transport intercommunal, que le transport soit effectué en régie ou affermé à des entreprises privées.

Ceci n'est pas le cas pour les services spéciaux d'autobus exploités par des personnes privées. Ces prestations sont rétribuées soit par les employeurs, soit par les travailleurs, soit par les deux parties, ce qui a posé de sérieux problèmes.

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Van Elewyck.

A. — Membres: MM. Bode, Claeys, Tjil Declercq, De Mey, Kelchermans, Marchal, Pierré, André Rutten, Smers, — MM. Baudson, Bob Cools, Dejardin, Laridon, Scokaert, Tibbaut, Van Elewyck, — MM. Kempinaire, Kubla, Picron, Vreven. — MM. Somers, Luc Vansreenkise, — M. Brasseur.

B. — Suppléants: M. Desutter, Mme Demeulenaere-Deutoide, — MM. Dupré, Hansenne, Nothomb, — MM. Burgeon, Content, Guillaume, Vall der Niepen. — M. Pierard, Poortmans, — M. Mattheysens, — M. Helgers.

Voir:

209 (1977-1978):

— Nv 1: Projet transmis par le Sénat.

zondere autobusdiensten, die met de opbrengst van werknemersabonnementen worden vergoed, ernstige problemen heeft doen rijzen. De vervoerkosten stegen immers veel meer dan de abonnementsprijs. Sommige vervoerders hadden derhalve eigenlijk hun activiteiten moeten stopzetten, wat tot gevolg zou hebben gehad dat de betrokken werknemers niet meer vervoerd konden worden.

Daarom nam de Minister op de eerste plaats, in afwachting dat het onderhavige ontwerp wet wordt, achtereenvolgens de onderstaande maatregelen :

- 1) de diensten werden georganiseerd en gerationaliseerd waar dat mogelijk was;
- 2) de bijzondere diensten die parallel lopen met openbare lijnen, werden in dat openbaar net opgenomen;
- 3) de meest deficitair lijnen waarvoor geen andere oplossing mogelijk was, werden gedeeltelijk gesubsidieerd door de N. M. V. B. In dat geval was het akkoord van de Minister van Begroting vereist en werd de toekenning van die subsidies in de tijd beperkt tot 31 december 1977;
- 4) er werd geen enkele machtiging meer afgegeven voor nieuwe " abonnementslijnen ».

Inzake de bijzondere autobussdiensten wil het onderhavige wetsontwerp de werkgelegenheid van de vervoerde personen en het economisch bestaan van de betrokken vervoerders vrijwaren. Het steunt op de volgende principes:

- 1) de vervoerkosten zijn ten laste van de werkgever, hetgeen nu reeds het geval is voor 85 % van de diensten;
- 2) de werkgever kan een welbepaald deel hiervan terugvorderen van de werknemer;
- 3) aan de vervoerder worden bepaalde eisen opgelegd: betrouwbaarheid, beroepsbekwaamheid, solvabiliteit, naleving van de tarieven, kwaliteit van het materieel. Onder die voorwaarden krijgt hij een telkens verlengbare pachtovereenkomst van twee jaar.

Tenslotte zij inzake het autocarvervoer erop gewezen dat dit uitsluitend en reeds reeks door particuliere exploitanten wordt verricht.

In dat opzicht moet deze wet het passende kader scheppen om de Koning in staat te stellen de nodige maatregelen te treffen, vooral inzake de regulering van het laadvermogen, de beroepsbekwaamheid en de kwaliteit van het materieel.

Het oorspronkelijke ontwerp werd na rijp beraad met het Verbond van Belgische Ondernemingen, de vakbonden en de Federatie van Belgisch autobus- en autocarondernemers aangepast. De voorliggende tekst houdt zoveel mogelijk rekening met de naar voren gebrachte standpunten.

Het onderhavige ontwerp betreffende de bijzondere autobus- en autocardiensdiensten past in het kader van een aantal initiatieven als daar zijn het reorganisatieplan voor het openbaar vervoer en de plannen van de departementen van Nationale Opvoeding voor het leerlingenvervoer. Die initiatieven zullen aan her gemeenschappelijk vervoer een nieuwe stimulans geven.

2. Algemene bespreking

In antwoord op vragen heeft de Minister het volgende gearwoord :

1. het ontwerp heeft slechts op twee soorten vervoer betrekking, de bijzondere autobusdiensten en de autocardiensdiensten.

particulièrement aux services spéciaux d'autobus couverts par des abonnements à charge des travailleurs. L'augmentation du coût du transport était, en effet, beaucoup plus élevée que l'adaptation des prix des abonnements. Certains transporteurs auraient dû ainsi pratiquement cesser leurs activités, ce qui aurait eu pour conséquence que les travailleurs concernés n'auraient plus disposé de moyen de locomotion.

Devant cette situation, le Ministre a, en premier lieu, dans l'attente de cette loi, pris successivement les mesures suivantes:

- 1) la réorganisation et la rationalisation des services, là où c'était possible;
- 2) l'intégration dans le réseau public des services spéciaux fonctionnant parallèlement à des lignes publiques;
- 3) la subvention partielle, par la S. N. C. V., des lignes les plus déficitaires, là où aucune autre solution n'était possible. Dans ce cas, l'accord du Ministre du Budget était acquis et l'octroi de ces subsides était limité dans le temps au 31 décembre 1977;
- 4) la non-délivrance d'autorisations pour les nouvelles « lignes d'abonnement ».

Ce projet de loi vise, en ce qui concerne les services spéciaux d'autobus, à protéger l'emploi des personnes transportées et à assurer la vie économique des transporteurs concernés. Il se base sur les principes suivants:

- 1) les frais du transport incombent à l'employeur, ce qui est déjà le cas pour 85 % des services;
- 2) l'employeur peut en récupérer une partie bien définie auprès du travailleur;
- 3) le transporteur doit répondre à certaines exigences: honorabilité, compétence professionnelle, solvabilité, respect des tarifs, qualité du matériel. A ces conditions, il obtient un contrat d'affermage, de deux ans, qui est chaque fois renouvelable.

Finalement, en ce qui concerne le transport par autocar, il convient de souligner qu'il est effectué exclusivement et directement par des exploitants privés.

Dans cette perspective, cette loi doit créer le cadre nécessaire pour que le Roi puisse prendre des mesures appropriées, surtout en matière de régulation de la capacité, de compétence professionnelle et de qualité du matériel.

Le projet initial a été adapté après large consultation de la Fédération des entreprises de Belgique, des syndicats et de la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars; le texte présenté tient compte, au maximum, des points de vue exprimés.

Ce projet de loi pour les services spéciaux d'autobus et d'autocars s'insère dans un ensemble d'initiatives, entre autres, le plan de réorganisation du transport public et les plans des départements de l'Education nationale pour le ramassage scolaire. Ces initiatives donneront un essor nouveau au secteur du transport en commun.

2. Discussion générale

En réponse aux questions le Ministre a été amené à préciser que:

1. le projet ne concerne que deux types de transport, les services spéciaux d'autobus et les services d'autocars.

De openbare autobusdiensten die door de N. M. B. S. aan particulieren zijn verpacht en door haar worden vergoed naar rata van de afgelegde kilometers, hebben daar dus niets mee te maken. Overigens zijn de autobusdiensten van de N. M. B. S. krachtens het plan tot herstructurering van het openbaar vervoer alle overgedragen aan de N. M. V. B.;

2. het particuliere vervoer dat door de werkgever is georganiseerd ten behoeve van zijn eigen werknemers, valt niet onder het ontwerp;

Desniettemin gaat het daarbij geenszins om zwart werk in hoofde van die vervoerders. Het betekent gewoon dat zij geen vervoermachtiging nodig hebben.

Uit een oogpunt van veiligheid hangt dat vervoer van een zeer strenge technische controle af;

3. het plan tot herstructurering van het openbaar vervoer werd ten uitvoer gelegd en is thans operationeel :

— de autobusdiensten van de N. M. B. S. werden inderdaad aan de N. M. V. B. overgedragen;

— de overname door de Staat van de inbreng der vroegere concessiehouders in het maatschappelijk kapitaal van de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer werd mogelijk gemaakt door het wetsontwerp betreffende de budgettaire voorstellen 1977-1978. De transactie z31 zich over drie jaar uitstrekken;

4. het ontwerp heeft niet tot gevolg dat de overheid de supplementaire tekorten overneemt. Het ontwerp stelt duidelijk dat de vervoerkosten ten laste van de werkgever komen; Hnnn zekere perken kunnen deze een deel ervan door de werknemers laten dragen.

Door een lid wordt opgemerkt dat in heel wat sectoren de werknemers ten laste van de werkgever een vervoervergoeding genieten, die sedert lang opgenomen is in hun loon en dat talrijke collectieve arbeidsovereenkomsten bepalen dat de vervoerkosten van de werknemers door de werkgever ten laste worden genomen;

5. in het kader van de reorganisatie van het openbaar vervoer worden gewestelijke commissies opgericht die advies moeten uitbrengen, o.m. over een betere integratie van alle voor het vervoer van personen beschikbare vervoermiddelen. De Minister hoopt op die wijze tegemoet te komen aan de wens dat de landelijke gewesten die thans verstoken zijn van gemeenschappelijk vervoer, voortaan ook dat voordeel zouden genieten.

3. Bespreking van de artikelen

In artikel 1, § 3, 1a, en in artikel 2, tweede lid, is sprake van de eisen waaraan moeten voldoen degenen die vervoer organiseren door middel van bijzondere autobusdiensten en degenen die een aanvraag indienen tot het verkrijgen van een machtiging voor het exploiteren van autocardiens. Er is echter geen sprake van de eisen die aan de bestuurders van die wagens worden gesteld.

De Minister merkt op dat andere bestuursrechtelijke bepalingen in een medische selectie van de chauffeurs voorzien en dat het rijbewijs, dat vereist is voor het vervoer van personen, aan bijzonder strenge criteria beantwoordt.

Bij artikel 1 merkt de Minister op dat de N. M. V. B. en de maatschappijen voor intercommunaal vervoer bijzondere autobusdiensten zelf kunnen exploiteren of de diensten dit: zij gemachtigd zijn in te richten, kunnen verpachten. Dat principe is thans reeds in de wet opgenomen.

Les services d'autobus publics, affermés à des particuliers par la S. N. C. B. et rétribués par cette dernière au prorata des kilomètres parcourus, y sont donc étrangers. D'ailleurs par le plan de restructuration du transport public, les services d'autobus de la S. N. C. B. ont tous été transférés à la S. N. C. V.;

2. le transport privé, organisé par l'employeur à l'attention de ses propres travailleurs, ne relève pas du projet.

Il ne s'agit pas pour autant de travail noir dans le chef de ces transporteurs. Cela signifie simplement qu'ils n'ont pas besoin d'autorisation de transport.

Du point de vue de la sécurité, ce transport relève d'un contrôle technique très sévère;

3. le plan de restructuration du transport public a été réalisé et est opérationnel :

— les services d'autobus de la S. N. C. B. ont été effectivement transférés à la S. N. C. V.;

— le rachat par l'Etat de l'apport des anciens concessionnaires dans le capital social des sociétés de transport en commun urbain est rendu possible par le projet de loi relatif aux propositions budgétaires 1977-1978. L'opération s'étendra sur trois ans;

4. le projet n'a pas pour effet une prise en charge par les pouvoirs publics de déficits supplémentaires. Le projet met clairement les frais de transport à charge des employeurs qui, dans certaines limites, peuvent en reporter une partie sur les travailleurs.

Il a été fait remarquer par un membre que, dans bien des secteurs, les travailleurs bénéficient à charge de l'employeur d'une indemnité de transport souvent depuis longtemps incorporée dans leur rémunération et que de nombreuses conventions collectives de travail prévoient la prise en charge par l'employeur des frais de transports des travailleurs.

5. dans le cadre de la réorganisation du transport public sont créées des commissions régionales qui seront chargées de donner des avis, entre autres, sur une meilleure intégration de tous les moyens de transport de personnes. Le Ministre espère ainsi pouvoir rencontrer le souci de voir desservir au futur les zones rurales actuellement dépourvues de transport en commun.

3. Discussion des articles

Au § 3,2° de l'article 1^{er} et au deuxième alinéa de l'article 2, il est question des conditions auxquelles doivent satisfaire le transporteur par services spéciaux d'autobus et le demandeur d'autorisation d'exploiter des services d'autocars. Il n'y est pas question de conditions à imposer aux conducteurs.

Le Ministre fait remarquer que par d'autres dispositions réglementaires, les chauffeurs sont soumis à une sélection médicale et que le permis de conduire pour le transport de personnes répond à des critères très sévères.

A l'article 1^{er}, le Ministre rappelle que la S. N. C. V. ou les sociétés de transports intercommunaux peuvent soit exploiter elles-mêmes des services spéciaux d'autobus, soit affermer les services pour lesquels elles auront obtenu l'autorisation d'établissement. Ce principe figure déjà dans le texte actuel de la loi.

Bij het vierde lid van artikel 2 merkt de Minister op dat de voorlopige machtiging slechts bij uitzondering zal worden hernieuwd. Die hernieuwing is alleen nodig om de administratieve diensten in staat te stellen alle vereiste gegevens samen te brengen voor het afleveren van een definitieve machtiging.

„ „ „

De artikelen alsmede het gehele ontwerp worden eenparig aangenomen.

De Rapporteur,

A. RUTTEN

De Voorzitter,

J. VAN ELEWYCK

Au sujet de l'article 2, 4^e alinéa, le Ministre précise que l'autorisation provisoire ne sera renouvelable qu'exceptionnellement. Le renouvellement s'impose dans le seul but de permettre à l'administration de rassembler tous les éléments nécessaires à la délivrance de l'autorisation définitive.

* * *

Les articles et l'ensemble du projet sont adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

A. RUTTEN

Le Président,

J. VAN ELEWYCK