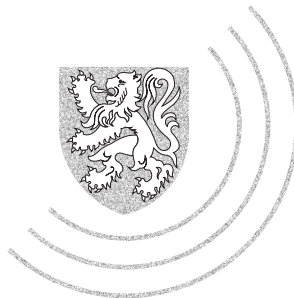


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

15 oktober 2003

ONTWERP VAN DECREET

**tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie
van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen**

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	11
Advies van de Raad van State	17
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	29
Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen	33
Ontwerp van decreet	37

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. ALGEMEEN

Het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna genoemd : decreet Basismobiliteit) werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 21 augustus 2001. De inwerkingtreding van dit decreet werd echter afhankelijk gesteld van verschillende uitvoeringsbesluiten.

Een eerste uitvoeringsbesluit, namelijk het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer is ondertussen gepubliceerd en in werking getreden.

Het besluit van de Vlaamse regering betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest werd definitief goedgekeurd op 29 november 2002 en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 23 januari 2003.

Het netmanagement werd uitgewerkt door de VVM en goedgekeurd door haar Raad van Bestuur op 16 oktober 2002. De Vlaamse regering heeft op 13 december 2002 haar goedkeuring aan dit besluit gehecht (*B.S.* 24 januari 2003).

Het ontwerp van besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder is principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering op 13 december 2003. De Raad van State heeft gelijktijdig met het advies over het voorliggende ontwerp van decreet eveneens advies verstrekt over dit ontwerp van besluit, aangezien een aantal bepalingen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

Bij het uitwerken van deze verschillende uitvoeringsbesluiten is gebleken dat er een aantal kleine wijzigingen nodig zijn aan het decreet Basismobiliteit.

Het voorliggende ontwerp van decreet past dan ook het decreet Basismobiliteit aan, daar waar dit kleine leemtes of anomalieën vertoont of niet soepel genoeg is, zonder dat de achterliggende filosofie van het decreet Basismobiliteit wordt gewijzigd.

2. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 2

Het besluit betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest werd definitief goedgekeurd door de Vlaamse regering op 29 november 2002. Dit besluit geeft uitvoering aan de bepalingen van het decreet Basismobiliteit in verband met de basismobiliteit.

Artikel 6, § 3, van het decreet Basismobiliteit bepaalt dat de burger klacht kan indienen wanneer er niet voldaan is aan de minimumnormen van geregeld vervoer. Als de klacht gegrond is, dan moet er aan de burger een vergoeding worden betaald, tenzij wanneer de tekortkoming te wijten is aan een niet voorzienbare en onvermijdbare gebeurtenis, ontstaan buiten de wil van de VVM.

Artikel 7 van het decreet Basismobiliteit bepaalt dat het voorafgaand advies van de VVM moet worden gevraagd in geval van een wijziging van een gewestplan of een ruimtelijk uitvoeringsplan of ingeval van herinrichting van wegen. In dit geval kan zich eveneens de situatie voordoen dat het advies van de VVM niet werd gevolgd. Daarnaast moeten de wegbeheerders de VVM op de hoogte brengen van manifestaties.

In de eerste twee gevallen kan het zijn dat het advies van de VVM niet gevolgd wordt. In een dergelijk geval blijft de wijziging of de herinrichting een onvoorzienbare en onvermijdbare gebeurtenis.

Zowel bij de herinrichting van de wegen, als bij manifestaties, kan de situatie zich voordoen dat één of meerdere haltes niet meer kunnen worden bediend, aangezien er een wegomleiding is. In dat geval kan het gebeuren dat er niet meer voldaan is aan de normen voor de maximale afstanden tot de haltes van geregeld vervoer of aan de normen voor de bedieningsfrequentie. De omleiding is in beide gevallen onvermijdbaar, maar wel voorzienbaar. Het kan niet de bedoeling zijn dat er een vergoeding moet worden betaald aan de burger voor iets wat zich volledig buiten de wil van de VVM voordoet.

Om mogelijke discussies te vermijden, moeten in artikel 6, § 3, van het decreet Basismobiliteit de woorden "niet voorzienbare en onvermijdbare gebeurtenis" bijgevolg worden vervangen door "niet voorzienbare of onvermijdbare gebeurtenis".

Artikel 3

Het netmanagement werd opgesteld door de VVM en goedgekeurd door haar Raad van Bestuur op 16 oktober 2002. Het gaat om het netmanagement, zoals bedoeld in artikel 8 en volgende van het decreet Basismobiliteit. Het werd niet nodig geacht om een voorlopig netmanagement op te stellen, zoals bedoeld in de overgangsbepalingen van het decreet Basismobiliteit (artikel 72 van het decreet Basismobiliteit). Inmiddels heeft de Vlaamse regering bij besluit van 13 december 2002 hieraan haar goedkeuring gehecht.

In artikel 11, § 1, tweede en derde lid, van het decreet Basismobiliteit is de verplichting voor de VVM opgenomen om het netmanagement :

- om de twee jaar aan te passen, op basis van een tweejaarlijks gevoerd marktonderzoek ;
- om de tien jaar aan te passen, op basis van de gegevens van de algemene volkstelling, binnen het jaar nadat de gegevens van de algemene volkstelling beschikbaar zijn.

In het netmanagement, zoals dit werd opgesteld door de VVM, werd echter, in overleg met de administratie, de verplichting opgenomen om in elk vervoersgebied minstens om de zes jaar een potentieelonderzoek uit te voeren. Dit geeft de mogelijkheid om een diepgaander onderzoek in een beperkter gebied te voeren ten opzichte van de oorspronkelijke verplichting om elke twee jaar een marktonderzoek op Vlaams niveau te voeren.

Doordat een potentieelonderzoek van een vervoersgebied om de zes jaar moet worden herzien, ontstaat er continuïteit in de onderzoeken en komt elk vervoersgebied regelmatig aan bod.

De oorspronkelijke verplichting om het netmanagement aan te passen op basis van de gegevens van de algemene volkstelling, is achterhaald omdat in de toekomst dergelijke volkstellingen niet meer zullen plaatsvinden. Ook hier kunnen de zesjaarlijkse potentieelonderzoeken per vervoersgebied in de plaats treden van de algemene volkstelling omdat ze de verplaatsingsbehoeften in een vervoersgebied in detail zullen nagaan.

Na de potentieelonderzoeken volgt de invulling van het netmanagement via het opstarten van nieuwe exploitatieprojecten. Daarbij zal een prioriteitenlijst worden gevolgd, die wordt opgesteld op basis van de prioriteitenlijsten van de verbindingen die uit de potentieelonderzoeken voortvloeien.

De uitvoering van potentieelonderzoeken per vervoersgebied geeft het voordeel dat de VVM de onderzoeken kan spreiden over Vlaanderen. Door de continuïteit in de onderzoeken worden ook grote pieken in de onderzoeksactiviteiten van de VVM vermeden. De invulling van het netmanagement via het opstarten van nieuwe exploitatieprojecten die uit de potentieelonderzoeken voortvloeien zal op die manier ook kunnen worden gespreid.

Eens alle vervoersgebieden zijn onderzocht, kan het netmanagement, namelijk de algemene regels en criteria van het netmanagement die de VVM aan de Vlaamse regering voorlegt, worden aangepast. Er wordt geëist dat alle vervoersgebieden onderzocht zijn vooraleer de algemene regels en criteria kunnen worden aangepast. Dit is om te vermijden dat één of een beperkt aantal potentieelonderzoeken zouden leiden tot aanpassingen die niet kunnen worden veralgemeend voor het Vlaamse Gewest. Uit een potentieelonderzoek zou kunnen blijken dat de grenzen van een vervoersgebied zouden moeten worden aangepast. Deze aanpassing kan echter niet gebeuren zonder dat de naburige vervoersgebieden eveneens zijn onderzocht.

De aanpassing van de algemene regels en criteria zal telkens kunnen gebeuren nadat alle potentieelonderzoeken zijn afgerond. Bij die aanpassing moeten ook de beschikbare gegevens over verplaatsingsstromen en verplaatsingsgedrag worden gebruikt.

Artikel 4 – 6

Het besluit van 19 juli 2002 van de Vlaamse regering betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 31 augustus 2002. De Raad van State had in haar advies 33.202/3 over het ontwerp van besluit echter bij artikelen 4 tot 7, artikel 16 en artikel 25 telkens de opmerking gemaakt dat er voor deze bepalingen in het decreet Basismobiliteit geen rechtsgrond kan worden gevonden.

De huidige tekst van artikel 17 § 5, eerste lid, en artikel 19 § 5, eerste lid, van het decreet Basismobiliteit bieden enkel de mogelijkheid om een vergunning voor het verrichten van grensoverschrijdend geregeld vervoer of voor het exploiteren van een bijzondere vorm van geregeld vervoer voor een beperkte periode van drie maanden in te trekken. Er is echter in het decreet geen sanctioneringsmo-

gelijkheid opgenomen voor het geval dat er gegronde redenen zijn om de vergunning definitief in te trekken. Artikel 23, § 2, eerste lid, van het decreet Basismobiliteit bevat een identieke bepaling voor wat betreft het intrekken van attesten voor het verrichten van vervoer voor eigen rekening.

De huidige tekst is bovendien in strijd met artikel 16 van Verordening (EEG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen, zoals gewijzigd door Verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van 11 december 1997.

Aangezien de bepalingen van artikel 17, § 5, eerste lid, artikel 19, § 5, eerste lid, en artikel 23, § 2, eerste lid, van het decreet Basismobiliteit in strijd zijn met de Europese regelgeving terzake, werd ervoor geopteerd om de tekst van het besluit van 19 juli 2002 ongewijzigd te laten, om te vermijden dat het op korte termijn opnieuw zou moeten worden aangepast, en om bijgevolg de nodige aanpassingen aan te brengen aan het decreet Basismobiliteit.

Overeenkomstig het advies van de Raad van State L. 34.541/3 over dit voorontwerp van decreet wordt de mogelijkheid behouden om de vergunning voorlopig in te trekken. Vervolgens wordt er aan de betrokken artikelen telkens een nieuw tweede en derde lid toegevoegd zodat de vergunningen en attesten ook definitief kunnen worden ingetrokken, nadat er een grondig onderzoek is ingesteld.

Aan artikel 17, § 5, artikel 19 § 5 en artikel 23, § 2, van het decreet Basismobiliteit wordt er vervolgens telkens een vijfde lid toegevoegd dat het moet mogelijk maken om een verbod op te leggen om op het Vlaamse grondgebied grensoverschrijdend geregeld vervoer, een bijzondere vorm van geregeld vervoer of vervoer voor eigen rekening te verrichten. Overeenkomstig artikel 16.4 van Verordening (EEG) nr. 684/92 moet de bevoegde instantie van de lidstaat een vervoerder immers verbieden om internationaal personenvervoer in het kader van deze verordening te verrichten op het grondgebied van deze lidstaat, als hij herhaaldelijk ernstige inbreuken heeft gemaakt op de reglementering inzake de verkeersveiligheid, onder andere ten aanzien van de normen voor de voertuigen en de rij- en rusttijden van de bestuurders. Aangezien de federale overheid bevoegd is voor de reglementering inzake verkeersveiligheid, zal dit Vlaamse verbod slechts kunnen worden opgelegd als de federale overheid het Vlaamse Gewest informeert over deze inbreuken.

Artikel 7, met daaraan gekoppeld artikel 14

Het ontwerp van besluit van de Vlaamse regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, heeft als doelstelling om de kwaliteit van het taxivervoer in Vlaanderen te verbeteren. Er is innovatief en creatief te werk gegaan door onder meer het toelaten van kleinere voertuigtypes, zoals de invoering van de minitaxi en de motortaxi, het invoeren van een nieuw type taxameter en het vaststellen van een relatief hoge norm om protectionisme te vermijden. Het is de bedoeling van dit ontwerp van besluit om op middellange en lange termijn te komen tot een gevarieerder aanbod. Dit alles is perfect mogelijk op basis van de bestaande bepalingen van het decreet Basismobiliteit.

Het decreet Basismobiliteit is echter op bepaalde vlakken niet soepel genoeg, of vertoont kleine leemtes, die door het huidige voorontwerp van decreet worden opgevangen.

Om mogelijke discussies te vermijden wordt in artikel 26, § 4, van het decreet het woord "het tarief" vervangen door het woord "de tarieven". Het ligt immers in de bedoeling van het ontwerp van besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder om het de gemeente mogelijk te maken verschillende tarieven toe te staan.

Onder de huidige bestaande wetgeving wordt er overgeschakeld van tarief I naar II naargelang er al dan niet binnen een perimeter wordt gereden. Dit systeem is voor klanten absoluut niet duidelijk. Bovendien vindt de reële kostprijs van het taxi-voertuig zijn weerslag niet in het tarief : voor een rit in een oude kleine wagen betaalt de klant evenveel als voor dezelfde rit in een grote nieuwe wagen. Het ministerieel besluit van 11 januari 2002 houdende vaststelling van de maximumprijzen voor het vervoer met taxi's voorziet weliswaar in maximumprijzen voor twee categorieën van wagens, namelijk kleine en grote voertuigen. In de praktijk zijn er echter zeer weinig gemeenten waar dit onderscheid wordt gemaakt : vooral de prijzen voor grote voertuigen worden gebruikt. Langere ritten zijn nu duurder dan de kortere. Dit is niet logisch voor de gebruiker want hoe langer de ritten zijn, hoe goedkoper per kilometer ze in de praktijk zouden moeten zijn. De klant betaalt dus automatisch de hoogste prijs.

Gelet op de starre, beperkte en onlogische tarieven voor de gebruiker, werd ervoor gekozen om een soepeler tarievenstelsel in te voeren.

Overeenkomstig de bepalingen van het ontwerp van besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder beslist de gemeente autonoom over de tarieven : dit kunnen tarieven zijn berekend op basis van een opnemingsbedrag, een kilometertarief en wachtgeld, of het kunnen forfaitaire tarieven zijn voor een bepaalde afstand, een bepaalde doelgroep, een evenement, enz. De gemeente kan binnen deze waaier van mogelijkheden nogmaals een onderscheid maken tussen het type voertuig, het al dan niet gemachtigd zijn om gebruik te maken van een standplaats, enz. Dit systeem laat aan de gemeenten toe om een degelijk taxibeleid uit te bouwen. Het is op die manier voor de gemeente mogelijk om voor de verschillende types van taxivervoer met verschillende tarieven te werken¹. Luchthavenvervoer, vervoer van leden van mutualiteiten, vervoer van personen met een handicap : de gemeente kan in de vergunningsvoorwaarden bepalen dat ofwel elke klant een forfaitair bedrag moet betalen, ofwel dat de prijs wordt berekend op basis van de afgelegde afstand en tijd, zoals het huidige systeem bepaalt.

Doordat het systeem van unieke tarieven in de gemeente wordt doorbroken, zal er meer concurrentie ontstaan en mag er worden verwacht dat er ook innovatieve diensten door de sector zullen worden aangeboden.

Artikel 7 van het voorliggende ontwerp van decreet doet niets meer dan artikel 26, § 4, van het decreet Basismobiliteit in die zin verduidelijken dat de gemeente niet één tarief vaststelt, maar dat dit verschillende tarieven kunnen zijn.

Het ontwerp van besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder schaft het ministerieel besluit van 11 januari 2002 houdende vaststelling van de maximumprijzen voor het vervoer met taxi's af.

De tariefregeling voor taxi's en voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, is een gewestelijke bevoegdheid². De federale overheid is bevoegd voor het algemeen prijsbeleid. Het Arbitragehof stelde hierover in arrest nr. 5696 van 15 oktober 1996 : "Dat bevoegdheidsvoorbehoud kan evenwel niet zover reiken dat de gewesten de bevoegdheid wordt ontnomen om de tarieven vast te stellen van de diensten die deel uitmaken van aan hen toege-

wezen aangelegenheden. Het betekent dat de gewestelijke overheid, bij de vaststelling van de tarieven, rekening moet houden met het algemene prijsbeleid dat door de federale overheid wordt gevoerd."

Bijgevolg is de Vlaamse regering bevoegd om het ministerieel besluit van 11 januari 2002 houdende vaststelling van de maximumprijzen voor het vervoer van taxi's op te heffen.

Het perimeterstelsel is echter, zoals hierboven is aangetoond, onlosmakelijk verbonden met de tariefregeling.

Het decreet Basismobiliteit heeft de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten opgeheven, echter met uitzondering van artikel 11. Dit artikel bepaalt dat het de minister is, die de Economische Zaken in zijn bevoegdheid heeft, die de grenzen vastlegt van de perimeter waarbinnen de terugrit van de taxi naar zijn standplaats de klant niet kan worden aangerekend.

Bijgevolg is het noodzakelijk om ook dit artikel 11 op te heffen, aangezien de bestaande door de federale overheid vastgestelde perimeter niet meer voldoet aan de huidige behoeften in Vlaanderen inzake tarieven voor de taxidiensten.

Aangezien de perimeter onlosmakelijk verbonden is met het tariefstelsel, is het Vlaamse Gewest bevoegd om artikel 11 van de wet van 27 december 1974 op te heffen.

De Raad van State had geen inhoudelijke opmerkingen bij deze opheffingsbepalingen.

Artikel 8

Het klassieke voorbeeld van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder zijn de voertuigen die worden gebruikt als ceremoniewagen voor een huwelijk of een begrafenissen.

Het ontwerp van besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder is echter meer en meer afgestapt van dit klassieke concept. In het Vlaams Parlement werd tijdens de bespreking van het ontwerp van decreet Basismobiliteit herhaaldelijk de vraag gesteld naar een regeling voor het vervoer door en voor reisbureaus en mutualiteiten, zonder dat dit uiteindelijk in het decreet is vastgekoppeld aan hetzij taxidiensten, hetzij diensten voor het verhu-

¹ *Parl. St.* VI. Parl., 2000-2001, nr. 435/7, p. 34-35.

² Jan Velaers, "De Grondwet en de Raad van State, Afdeling wetgeving", Antwerpen, Maklu, 1999, p. 796.

ren van voertuigen met bestuurder. In het voorontwerp van besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder is uiteindelijk de optie genomen dat het vervoer door en voor bedrijven, reisbureaus, mutualiteiten, enzovoort zowel een taxidienst kan zijn, als een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder.

De essentiële voorwaarden voor een dienst voor verhuurvoertuigen met bestuurder blijven dat het voertuig het voorwerp uitmaakt van een voorafgaande bestelling, dat er een overeenkomst wordt opgemaakt en dat het voertuig ter beschikking wordt gesteld van de klant gedurende ten minste drie uur. Als er niet aan deze voorwaarden is voldaan, dan gaat het om een taxidienst.

Deze vorm kan dus worden gebruikt door bedrijven, reisbureaus, mutualiteiten, enzovoort die met een exploitant een kaderovereenkomst afsluiten om hun klanten, bezoekers, leden, enzovoort te vervoeren. In dat geval kan het precieze voorwerp van het verhuurcontract echter nog niet worden bepaald. Telkens wanneer de exploitant een opdracht krijgt in uitvoering van deze kaderovereenkomst, moet dit worden ingeschreven in het register en moet er een overeenkomst worden opgesteld. Het precieze voorwerp van de verhuring moet dus worden opgenomen in de overeenkomst: het voertuig dat wordt verhuurd, moet geïdentificeerd kunnen worden, de duur van de overeenkomst moet worden bepaald, enzovoort. Deze overeenkomst kan met de gewone post of per fax worden opgestuurd en teruggestuurd, of de klant kan deze ondertekenen op het ogenblik dat hij in het voertuig stapt. De essentiële voorwaarde blijft dat het voertuig ter beschikking wordt gesteld van de klant, dus het bedrijf, het reisbureau, de mutualiteit, enzovoort voor een duur van minimum drie uur.

Om te verduidelijken dat de klant in dit laatste geval het bedrijf, het reisbureau, de mutualiteit is, wijzigt artikel 8, tweede lid van dit ontwerp van decreet het woord "de persoon" door de woorden "de natuurlijke persoon of rechtspersoon" zodat deze woorden verwijzen naar de eerste zin van artikel 42, § 1, 3°, van het decreet Basismobiliteit, waarin bepaald wordt dat het voertuig slechts ter beschikking mag worden gesteld van een welbepaalde persoon of rechtspersoon op basis van een schriftelijke overeenkomst.

Als de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder worden ingezet om personen met een handicap te vervoeren, kan er niet langer

geëist worden dat dit verhuurvoertuig luxueuzer is dan een taxivoertuig dat geschikt is om deze personen te vervoeren.

Het ontwerp van besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder heeft het bovendien mogelijk gemaakt dat er kleinere voertuigtypes worden ingezet. Niet alleen traditionele personenwagens kunnen worden gebruikt, maar ook de vierwielige voertuigen met twee deuren, evenals de twee- of driewielige motoren, al dan niet uitgerust met een met zijspan of aanhangwagen, op voorwaarde uiteraard dat het voertuig naar constructie en uitrusting geschikt is voor het vervoer van één of meerdere passagiers. Ook voor dit type voertuigen kan er geen extra luxe worden geëist.

Artikel 8, eerste lid van dit ontwerp van decreet schaft bijgevolg de eis in artikel 42, § 1, 1°, van het decreet Basismobiliteit af dat de voertuigen luxueus moeten zijn. Dit criterium was geïnspireerd op de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest. Daar speelt het luxe-criterium veel meer: deze diensten zijn daar vooral bedoeld voor het vervoeren van prominenten van en naar de hoofdstad.

In Vlaanderen worden deze voertuigen traditioneel gebruikt ter gelegenheid van een huwelijk of een begrafenis. Afhankelijk van de eisen van de klanten en het soort klanten, moeten deze voertuigen in de eerste plaats beschikken over het door hen geëiste comfort en accessoires. De verhuurvoertuigen met bestuurder, die worden ingezet voor het vervoer van personen met een handicap moeten beantwoorden aan de specifieke noden van deze personen. De verhuurvoertuigen met bestuurder die worden ingezet voor het luchthavenvervoer zullen over de nodige bagageruimte moeten beschikken, enzovoort.

Hieraan gekoppeld schaft artikel 8, vierde lid, van dit ontwerp van decreet de eis af dat de tarieven voor het verhuren van voertuigen met bestuurder hoger moeten zijn dan deze die worden vastgesteld voor taxivoertuigen. Aangezien de verhuurvoertuigen niet bijzonder luxueus moeten zijn, is het ook niet langer verantwoord om voor deze dienst een hoger tarief op te leggen. Zoals voor taxidiensten, is het bovendien ook de bedoeling dat er verschillende tarieven mogelijk zijn voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, afhankelijk van het type wagen, de doelgroep, enzovoort. Bovendien zijn er voor de taxidiensten verschillende tarieven mogelijk. Bijgevolg is het niet meer mogelijk om te

zeggen dat de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder een hoger tarief moeten krijgen : de vraag is immers met welk type taxi-dienst de dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder zou moeten worden vergeleken, om dan een hoger tarief vast te stellen.

Artikel 8, derde lid, van dit ontwerp van decreet schrapt de verplichting om vooraan en achteraan een herkenningsteken aan te brengen aan een verhuurvoertuig met bestuurder. Voor een tweewielig motorvoertuig is immers één herkenningsteken voldoende. Deze decretaal verankerde verplichting is een detailmaatregel die thuis hoort in het uitvoeringsbesluit.

Artikel 9

Overeenkomstig artikel 64, § 1, van het decreet Basismobiliteit kunnen enkel de Vlaamse controle-ambtenaren en de officieren van gerechtelijke politie belast worden met het toezicht op de uitvoering van het decreet en de uitvoeringsbesluiten.

Het is echter de bedoeling van het besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder dat ook de agenten van gerechtelijke politie toezicht moeten kunnen houden op de naleving van de taxi-reglementering, zoals dit tot op vandaag het geval is op basis van de bestaande federale reglementering. De gemeente is immers bevoegd om de exploitatievergunningen af te leveren. De gemeente kan ook een gemeentelijke reglementering opstellen die het decreet en het uitvoeringsbesluit aanvult. Het is dan ook logisch dat niet enkel officieren, maar ook agenten toezicht kunnen houden op de naleving van deze reglementeringen. Artikel 9 vult het decreet op deze wijze aan.

Bovendien is het niet enkel de bedoeling dat de Vlaamse controle-ambtenaren, maar ook de agenten en officieren van de politie, bevelen kunnen geven aan bestuurders, inlichtingen kunnen inwinnen en personen kunnen ondervragen en documenten en informatiedragers kunnen inzien. Artikel 9, tweede lid, van het ontwerp van decreet wijzigt dan ook de term "ambtenaren" in "personen" bedoeld in artikel 64, § 1".

Artikel 10

Aangezien artikel 64, § 2, wordt uitgebreid met de agenten en officieren van politie, zou het bestaande punt 3° ertoe leiden dat ze de bijstand kunnen vorderen van zichzelf. Bijgevolg werd dit punt verplaatst naar § 3 zodat nu de Vlaamse controle-ambtenaren de bijstand kunnen vorderen van de lokale en federale politie. De bestaande § 3 wordt § 4 en blijft uiteraard beperkt tot de Vlaamse controle-ambtenaren.

Artikel 11 – 13

Artikel 71 van het decreet Basismobiliteit wordt ingetrokken, gelet op het advies van de Raad van State 33.736/3 over het ontwerp van besluit betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest. Aangezien een voorlopige afbakening overbodig werd geacht, maar er onmiddellijk een afbakening werd vastgesteld ter uitvoering van artikel 5, § 7, van het decreet, adviseerde de Raad van State om artikel 71 in te trekken.

Aangezien ook de VVM het niet nodig achtte om nog een voorlopig netmanagement op te stellen, zoals reeds werd uiteengezet bij de bespreking van artikel 3 van huidig decreet, wordt ook artikel 72 ingetrokken.

Artikel 73 van het decreet Basismobiliteit bepaalt dat "De vergunningen voor een taxidienst, bedoeld in de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, waarvan de termijn vervalt binnen de periode van twee jaar na de inwerkingtreding van dit decreet, worden van rechtswege verlengd tot deze datum."

Het ontwerp van besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder voorziet, nu het "openbaar nut" door het decreet Basismobiliteit werd afgeschaft, in een norm voor het toekennen van vergunningen, namelijk 1 taxi per 1.000 inwoners. Dit wil zeggen dat, als deze norm niet bereikt is en een kandidaat-exploitant voldoet aan de voorwaarden, dan kan de gemeente de aanvraag niet weigeren. De bedoeling van het besluit is dus niet dat er in elke gemeente 1 taxi per 1000 inwoners moet zijn.

Overeenkomstig het voorontwerp van besluit heeft de gemeente bovendien de mogelijkheid om de norm om welbepaalde redenen met 20 % te verhogen of te verlagen. Als de gemeente nog verder wil gaan, is er een tussenkomst van de minister vereist.

De overgangsbepaling in artikel 73 van het decreet Basismobiliteit is in strijd met de gulden middenweg tussen regulering en deregulering, die het ontwerp van besluit wil instellen : door het invoeren van de norm in dit besluit, is het niet meer logisch dat er nog een verlenging van twee jaar komt, terwijl de norm reeds kan bereikt zijn. Bijgevolg mocht artikel 73 eveneens worden ingetrokken.

De Raad van State adviseerde echter om het artikel 73 van het decreet Basismobiliteit te vervangen door het ontworpen artikel 80 van het voorontwerp van besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. Op deze wijze wordt enerzijds dit artikel 80 decretaal verankerd en blijft er anderzijds een overgangsregeling bestaan.

Dit nieuwe artikel 73 van het decreet Basismobiliteit heeft als bedoeling de geldigheidsduur van de vergunningen in te korten tot een termijn van maximaal 5 jaar na de inwerkingtreding van dit decreet. Het is de bedoeling om de wijzigingsbepalingen en de oorspronkelijke bepalingen van het decreet Basismobiliteit te laten in werking treden samen met de inwerkingtreding van het uitvoeringsbesluit : in principe zal dit midden 2004 zijn. De inwerkingtreding van het decreet Basismobiliteit wordt immers, op vraag van de VVSG, door het ontwerp van besluit negen maanden uitgesteld. Op die wijze krijgt de gemeente de tijd om haar gemeentelijke reglementering aan te passen. Ook de exploitanten hebben op die manier ruimschoots de tijd om in te spelen op de gewijzigde reglementering. De vergunningen die werden afgeleverd eind 2003 blijven dus nog geldig tot midden 2009. Op deze wijze wordt de geldigheidsduur van de bestaande vergunningen afgestemd op artikel 31, § 1, van het decreet Basismobiliteit, wat eveneens voordelen zal opleveren op het vlak van controle.

De Raad van State merkte eveneens op dat er in het bestaande artikel 75 van het decreet Basismobiliteit twee maal verwezen wordt naar artikel 73, zodat ook dit artikel moet worden aangepast. Bijgevolg wordt het bestaande artikel 75 in die zin aangepast dat er niet langer verwezen wordt naar het gewijzigde artikel 73 en wordt er één voorwaarde versoepeld in die zin dat men slechts vijf jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit decreet zonder onderbreking een taxidienst moet hebben geëxploiteerd.

Artikel 15

De artikelen 1 tot en met 6, 10 en 11 van dit decreet mogen onmiddellijk in werking treden. Deze bepalingen hebben immers betrekking op enerzijds het geregeld vervoer, de bijzondere vormen geregeld vervoer en het vervoer voor eigen rekening, waarvoor het uitvoeringsbesluit reeds in werking getreden is, en anderzijds op de basismobiliteit en het netmanagement, waarvan het uitvoeringsbesluit reeds principieel werd goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Een besluit van de Vlaamse regering zal de overige bepalingen moeten laten in werking treden. Het is de bedoeling dat deze datum samenvalt met de datum van inwerkingtreding van het besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder.

De minister-president van de Vlaamse regering,

Bart SOMERS

*De Vlaamse minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,*

Gilbert BOSSUYT

VOORONTWERP VAN DECREET

VOORONTWERP VAN DECREET

tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie ;

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie is ermee belast, in naam de Vlaamse regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

HOOFDSTUK I

Algemeen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

HOOFDSTUK II

Basismobiliteit en netmanagement

Artikel 2

In artikel 6, § 3, vierde lid, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen worden de woorden "niet voorzienbare en onvermijdbare gebeurtenis" vervangen door de woorden "niet voorzienbare of onvermijdbare gebeurtenis".

Artikel 3

In artikel 11, § 1, van hetzelfde decreet wordt het tweede en het derde lid vervangen door wat volgt :

"In elk vervoersgebied wordt minstens om de zes jaar een potentieelonderzoek gevoerd.

De VVM past het netmanagement aan op basis van de beschikbare gegevens inzake verplaatsingsstromen en verplaatsingsgedrag en door gebruik te maken van de resultaten van de potentieelonderzoeken van de vervoersgebieden, binnen een jaar nadat de potentieelonderzoeken van alle vervoersgebieden zijn afgerond."

HOOFDSTUK III

Geregeld vervoer, bijzondere vormen van
geregeld vervoer en vervoer voor eigen rekening

Artikel 4

In artikel 17, § 5, eerste lid, van hetzelfde decreet worden de woorden "voor een termijn van maximum drie maanden" geschrapt.

Artikel 5

Aan artikel 17, § 5, van hetzelfde decreet wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt :

"De Vlaamse regering bepaalt onder welke voorwaarden een verbod kan worden opgelegd om op het Vlaamse grondgebied grensoverschrijdend geregeld vervoer te verrichten."

Artikel 6

In artikel 19, § 5, eerste lid, van hetzelfde decreet worden de woorden "voor een termijn van maximum drie maanden" geschrapt.

Artikel 7

Aan artikel 19, § 5, van hetzelfde decreet wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt :

"De Vlaamse regering bepaalt onder welke voorwaarden een verbod kan worden opgelegd om op het Vlaamse grondgebied een bijzondere vorm van geregeld vervoer te verrichten."

Artikel 8

In artikel 23, § 2, eerste lid, van hetzelfde decreet worden de woorden "voor een termijn van maximum drie maanden" geschrapt.

Artikel 9

Aan artikel 23, § 2, van hetzelfde decreet wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt :

"De Vlaamse regering bepaalt onder welke voorwaarden een verbod kan worden opgelegd om op het Vlaamse grondgebied vervoer voor eigen rekening te verrichten."

HOOFDSTUK IV

Taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

Artikel 10

In artikel 26 van hetzelfde decreet wordt § 4 vervangen door wat volgt :

"§ 4. De gemeenteraad stelt de toepasselijke tarieven vast. Als de algemene vergunningsvoorwaarden geen tarieven voorschrijven, stelt het bevoegde college de tarieven vast op voorstel van de exploitant."

Artikel 11

In artikel 42, § 1, 1°, van hetzelfde decreet worden de woorden "een luxueus voertuig zijn en" geschrapt.

Artikel 12

In artikel 42, § 1, 4°, laatste zin, van hetzelfde decreet wordt het woord "de persoon" vervangen door "de natuurlijke persoon of rechtspersoon".

Artikel 13

In artikel 42, 7°, van hetzelfde decreet worden de woorden "vooraan en achteraan" geschrapt.

Artikel 14

In artikel 42 van hetzelfde decreet wordt § 4 vervangen door wat volgt :

"§ 4. De gemeenteraad stelt de toepasselijke tarieven vast. Als de algemene vergunningsvoorwaarden geen tarieven voorschrijven, stelt het bevoegde college de tarieven vast op voorstel van de exploitant."

Artikel 15

In artikel 64, § 1, van hetzelfde decreet worden tussen de woorden "aan andere" en "officieren van gerechtelijke politie", de woorden "agenten en" ingevoegd.

Artikel 16

In artikel 64, § 2, van hetzelfde decreet worden de woorden "de ambtenaren" vervangen door de woorden "de personen, bedoeld in artikel 64, § 1".

Artikel 17

In artikel 64, § 2, van hetzelfde decreet wordt 3° vervangen door wat volgt :

"3° het voertuig waarmee een overtreding werd gepleegd, op kosten en risico van de eigenaar, in beslag nemen."

Artikel 18

In artikel 64 van hetzelfde decreet wordt § 3 vervangen door wat volgt :

"De ambtenaren, bedoeld in artikel 64, § 1, kunnen de bijstand vorderen van de lokale en federale politie."

Artikel 19

Aan artikel 64 van hetzelfde decreet wordt een § 4 toegevoegd, die luidt als volgt :

"§ 4. De Vlaamse regering bepaalt de kentekens van de functie van de ambtenaren, bedoeld in artikel 64, § 1."

Artikel 20

In artikel 65 van hetzelfde decreet worden de woorden "De ambtenaren bedoeld in artikel 64" vervangen door "De personen, bedoeld in artikel 64, § 1".

Artikel 21

Artikel 11 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten wordt opgeheven.

Artikel 22

Artikel 71, 72 en 73 van hetzelfde decreet worden opgeheven.

Artikel 23

Dit decreet treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad, met uitzondering van artikel 10 tot en met 22 waarvan de Vlaamse regering de datum bepaalt waarop ze in werking treden.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse regering,

Patrick DEWAEL

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,

Steve STEVAERT

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 34.541/3

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 11 december 2002 door de minister vice-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen", heeft op 22 april 2003 het volgende advies gegeven :

STREKKING VAN HET ONTWERP

1. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet beoogt diverse wijzigingen aan te brengen in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

Die wijzigingen hebben inzonderheid betrekking op de basismobiliteit (artikel 2 van het ontwerp) en op het netmanagement (artikel 3), op de mogelijkheid om vergunningen in te trekken en om een verbod op te leggen voor bepaalde vormen van vervoer (artikelen 4 tot 9), op de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (artikelen 10 tot 14), en op de ambtenaren die belast zijn met het toezicht op de naleving van het decreet (artikelen 15 tot 20).

Met die wijzigingen hebben de stellers van het ontwerp in essentie de bedoeling te voorzien, eensdeels, in een voldoende en meer nauwkeurige rechtsgrond voor twee reeds genomen besluiten van de Vlaamse regering, met name het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer, en het besluit van de Vlaamse regering van 29 november 2002 betreffende de Basismobiliteit in het Vlaamse Gewest ⁽¹⁾, en anderdeels, in een rechtsgrond voor een ontwerp van besluit van de Vlaamse regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder ⁽²⁾.

VORMVEREISTEN

2. Over het voor advies voorgelegde ontwerp moeten de adviezen van de Sociaal-Economische Raad voor Vlaanderen (SERV) en van de Milieu- en Natuurraad worden ingewonnen. Dat blijkt nog niet te zijn gebeurd.

⁽¹⁾ In zijn adviezen 33.202/3 van 4 juni 2002 en 33.736/3 van 12 november 2002 over de ontwerpen die de voornoemde besluiten zijn geworden, heeft de Raad van State verscheidene opmerkingen gemaakt i.v.m. de rechtsgrond van sommige van de ontworpen bepalingen.

⁽²⁾ Ontwerp waarover de Raad van State heden advies 34.590/3 geeft.

34.541/3

Het voorliggende advies wordt dan ook slechts gegeven onder het dubbele voorbehoud dat aan deze nog niet vervulde vormvereisten wordt voldaan en dat, mocht de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge hiervan nog wijzigingen ondergaan, de gewijzigde bepalingen voor een nieuw onderzoek aan de Raad van State worden voorgelegd.

ALGEMENE OPMERKINGEN

3. Doorheen het ontwerp worden met verschillende artikelen wijzigingen aangebracht in eenzelfde artikel van het voornoemde decreet van 20 april 2001. Overeenkomstig de regels van de wetgevingstechniek moeten die wijzigingen telkens het voorwerp uitmaken van één artikel van het ontwerp. Zulks betekent dat de artikelen 4 en 5, 6 en 7, 8 en 9, 11 tot 14, en 15 tot 19 telkens moeten worden omgevormd tot één enkel artikel. De indeling van het ontwerp in hoofdstukken kan dan ook meteen worden weggelaten.

4. Volgens artikel 79 van het decreet van 20 april 2001 bepaalt de Vlaamse regering de datum van inwerkingtreding van de bepalingen ervan, met uitzondering van artikel 78.

Een aantal van de artikelen die bij het ontworpen decreet worden gewijzigd, zijn op heden nog niet in werking gesteld. Dit is het geval met de artikelen 26 en 42, te wijzigen bij de artikelen 10 tot 14 van het ontwerp, en met de artikelen 71 tot 73, op te heffen bij artikel 22 van het ontwerp.

Wat de artikelen 26 en 42 van het decreet betreft, blijkt de inwerkingtreding ervan te worden geregeld in het reeds genoemde ontwerp van besluit van de Vlaamse regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. De ontworpen wijzigingen van die artikelen zouden best in werking treden op het ogenblik dat ook de oorspronkelijke bepalingen in werking treden. Daartoe kan het nuttig zijn om aan de Vlaamse regering de bevoegdheid te verlenen om de inwerkingtreding van de betrokken bepalingen van het voorliggende ontwerp te regelen. Zulke machtiging is vervat in artikel 23 van het ontwerp.

Wat de artikelen 71 en 72 van het decreet betreft, kan uit de memorie van toelichting worden afgeleid dat het niet de bedoeling is de oorspronkelijke bepalingen ervan in werking te stellen. In die omstandigheden kunnen die artikelen beter worden "ingetrokken" (en dus niet "opgeheven").

Wat ten slotte artikel 73 van het decreet betreft, voorziet het genoemde ontwerp van besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder ook in de inwerkingtreding van dat artikel. Volgens dat ontwerp zou echter ook o.m. artikel 22 van het thans voorliggende ontworpen decreet in werking treden. De inwerkingtreding en de opheffing van artikel 73 zouden bovendien op hetzelfde ogenblik gebeuren. Hierop gewezen, heeft de gemachtigde ambtenaar verklaard dat de inwerkingstelling van artikel 73 op een vergissing berust. In die omstandigheden kan dat artikel beter eveneens worden "ingetrokken"; in het genoemde ontwerp van besluit moet de inwerkingstelling ervan dan weggelaten worden. Zoals hierna nog zal worden opgemerkt, zou er ook voor geopteerd kunnen worden om artikel 73 te vervangen (zie opmerking 8.2); in dat geval kan de inwerkingstelling van het (vervangen) artikel 73 in het genoemde ontwerp van besluit behouden blijven.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 4

5. Luidens artikel 17, § 5, eerste lid, van het decreet van 20 april 2001 kan de Vlaamse regering de vergunning voor grensoverschrijdend geregeld vervoer intrekken voor een termijn van maximum drie maanden (hetgeen neerkomt op een schorsing gedurende die termijn), indien de vergunninghouder de bepalingen van het decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan niet naleeft.

Artikel 4 van het ontwerp beoogt in die decreetsbepaling de woorden "voor een termijn van maximum drie maanden" te schrappen. Hierdoor zullen voortaan de bedoelde vergunningen alleen nog maar definitief kunnen worden ingetrokken. De vraag rijst of het niet nuttig kan zijn om te voorzien in een mogelijkheid tot "schorsing" van de vergunning, gedurende een bepaalde termijn.

34.541/3

Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 6 en 8 van het ontwerp (ontworpen artikelen 19, § 5, eerste lid, en 23, § 2, eerste lid).

Artikel 5

6. Luidens het ontworpen artikel 17, § 5, derde lid, bepaalt de Vlaamse regering onder welke voorwaarden een verbod kan worden opgelegd om op het Vlaamse grondgebied grensoverschrijdend vervoer te verrichten ⁽³⁾.

De ontworpen bepaling zou tot gevolg hebben dat de Vlaamse regering over een discretionaire bevoegdheid beschikt om te bepalen wanneer het aan een persoon verboden is om een bepaald type van vervoer te verrichten. Uit artikel 17, § 5, eerste lid, van het decreet blijkt dat voor de intrekking van een afgegeven vergunning daarentegen de decreetgever zelf heeft bepaald onder welke voorwaarden de intrekking mogelijk is. Die regelingen zijn niet consistent. Het zou logisch zijn dat de decreetgever minstens de criteria aangeeft op grond waarvan de Vlaamse regering de voorwaarden voor het opleggen van een vervoerverbod kan vaststellen.

Dezelfde opmerking geldt mutatis mutandis voor de artikelen 7 en 9 van het ontwerp (ontworpen artikelen 19, § 5, derde lid, en 23, § 2, derde lid).

Artikel 17

7. Luidens het ontworpen artikel 64, § 2, 3°, kunnen de met het toezicht belaste ambtenaren het voertuig waarmee een overtreding werd gepleegd, op kosten en risico van de eigenaar in beslag nemen.

⁽³⁾ Artikel 7 van het voornoemde besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 - welke bepaling precies rechtsgrond beoogt te vinden in het ontworpen artikel 17, § 5, derde lid - bepaalt dat de bevoegde administratie de vergunninghouder verbiedt om op het Vlaamse grondgebied grensoverschrijdend vervoer te doen indien hij herhaaldelijk ernstige inbreuken heeft gemaakt op de reglementering inzake de verkeersveiligheid, onder andere ten aanzien van de normen voor de voertuigen en de rij- en rusttijden van de bestuurders.

Het is allicht de bedoeling dat de inbeslagname een bewarend karakter heeft ⁽⁴⁾. Dit neemt niet weg dat de maatregel voor de betrokkene zeer ingrijpend kan zijn : het voertuig is voor hem immers een middel om een inkomen te verwerven. In het licht van de vereisten inzake de bescherming van het eigendomsrecht (zie o.m. artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europees Verdrag over de rechten van de mens), dient de bedoelde inmenging in het eigendomsrecht met de nodige waarborgen te worden omgeven. Het ontwerp zou aldus nader moeten bepalen in welke omstandigheden tot een inbeslagname kan worden overgegaan; het zou ook in de mogelijkheid van uitoefening van het recht van verdediging moeten voorzien, en tevens de maximumduur van de inbeslagname als bewarende maatregel moeten vaststellen.

Artikel 22

8.1. Artikel 22 van het ontwerp voorziet in de opheffing van de artikelen 71 tot 73 van het decreet van 20 april 2001.

Zoals hiervóór reeds is opgemerkt, zou het beter zijn om te bepalen dat de genoemde artikelen worden ingetrokken (zie opmerking 4).

Voorts zou artikel 22 volgens de regels van de wetgevingstechniek verplaatst moeten worden tot juist na artikel 20. Alle artikelen die hetzelfde decreet wijzigen, horen immers bij elkaar.

8.2. De intrekking van artikel 73 zou tot gevolg hebben dat er, m.b.t. de houders van een vergunning voor een taxidienst, afgegeven met toepassing van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, geen overgangsregeling meer zou zijn.

Om te vermijden dat de houders van de ene op de andere dag in een rechtsvacuüm terechtkomen, bepaalt artikel 89 van het genoemde ontwerp van besluit betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder dat het ontworpen besluit - met inbegrip van de bepaling die de inwerkingtreding regelt van de betrokken bepalingen van het decreet van 20 april 2001 -

⁽⁴⁾ De aard van de maatregel zou overigens in de tekst van het ontwerp gepreciseerd kunnen worden.

34.541/3

pas negen maand na de bekendmaking ervan in werking treedt. Die regeling lijkt te volstaan, vanuit het oogpunt van de eerbiediging van de rechten van de betrokken vergunninghouders.

De stellers van het bedoelde ontwerp van besluit gaan ervan uit dat de vergunningen verleend met toepassing van de wet van 27 december 1974 ook na de inwerkingtreding van het ontworpen besluit geldig blijven. Het is vanuit dit uitgangspunt dat artikel 80 van dat ontwerp begrepen moet worden : naar luid van die bepaling verliezen de bedoelde vergunningen in elk geval hun geldigheid (pas) vijf jaar na de bekendmaking van het besluit.

De wettigheid van die laatste regeling zou het voorwerp van betwisting kunnen zijn. Om elke twijfel weg te nemen, zou een dergelijke regeling best in het ontworpen decreet worden opgenomen. Indien deze suggestie gevolgd wordt, dient artikel 73 niet opgeheven of ingetrokken, maar vervangen te worden.

9. Welke werkwijze ook gevolgd wordt i.v.m. artikel 73 van het decreet van 20 april 2001, de opheffing, de intrekking of de vervanging van die bepaling moet ertoe leiden dat artikel 75 van het decreet, waarin tweemaal verwezen wordt naar artikel 73, aangepast moet worden.

Artikel 23

10. Volgens artikel 23 treedt het ontworpen decreet in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad, met uitzondering van de artikelen 10 tot 22, waarvoor de Vlaamse regering de datum van inwerkingtreding bepaalt.

De artikelen 15 tot 20 van het ontwerp beogen de wijziging van decreetsbepalingen die op dit ogenblik reeds in werking zijn gesteld. Er lijkt dan ook geen reden te zijn om voor de artikelen 15 tot 20 in een uitgestelde inwerkingtreding te voorzien.

Artikel 21 beoogt de opheffing van artikel 11 van de wet van 27 december 1974. De regeling vervat in de genoemde wetsbepaling wordt bij artikel 10 van het ontworpen decreet ingevoegd in artikel 26, § 4, van het decreet van 20 april 2001. De inwerkingtreding van de artikelen 10 en 21 van het ontworpen decreet zal dan ook op hetzelfde ogenblik moeten plaatsvinden.

Ten slotte voorziet artikel 22 in de opheffing van de artikelen 71 tot 73 van het decreet van 20 april 2001. Indien wordt ingegaan op de suggestie om te voorzien in de intrekking van de artikelen 71 en 72 (opmerking 4), hoeft voor artikel 22 van het ontwerp, in zoverre het verwijst naar de artikelen 71 en 72, geen uitgestelde inwerkingtreding bepaald te worden. Indien artikel 73 eveneens ingetrokken wordt, geldt het voorgaande uiteraard ook voor artikel 22, in zoverre het naar artikel 73 verwijst. Indien artikel 73 evenwel vervangen zou worden (zie opmerking 8.2), zou de inwerkingstelling van het vervangende artikel best afgestemd worden op de inwerkingstelling van de artikelen 10 tot 14 van het ontwerp.

34.541/3

De kamer was samengesteld uit

de Heren	W. DEROOVER,	eerste voorzitter,
	D. ALBRECHT, P. LEMMENS,	staatsraden,
	H. COUSY, J. VELAERS,	assessoren van de afdeling wetgeving,
Mevrouw	F. LIEVENS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. B. WEEKERS, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. L. VAN CALENBERGH, referendaris.

DE GRIFFIER,

DE EERSTE VOORZITTER,

F. LIEVENS

W. DEROOVER

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN

Brussel, 4 juli 2003
50 EPvb070401

De heer Gilbert BOSSUYT
Vlaams minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie
Koning Albert II-laan 20

1000 BRUSSEL

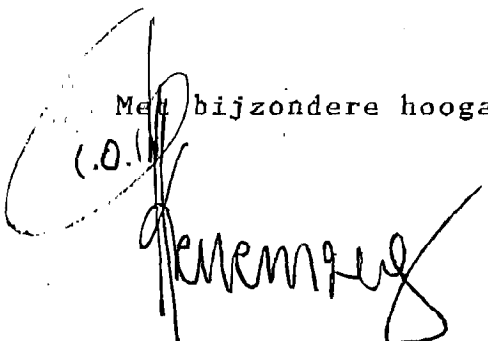
Mijnheer de minister,

Betreft: uw adviesvraag over een "voorontwerp van decreet tot
wijziging van het mobiliteitsdecreet van 20 april 2001
(uw brieven van 27 juni en 1 juli 2003)

In antwoord op uw adviesvraag kan ik u meedelen dat het
dagelijks bestuur van de SERV beslist heeft bij de voorgestelde
wijzigingen geen opmerkingen te formuleren. Dit standpunt
zal ter bevestiging voorgelegd worden aan de plenaire vergadering
van de raad op 9 juli 2003.

Met bijzondere hoogachting,

(i.o.)



Xavier Verboven,
voorzitter.

Brussel, 9 juli 2003.

50/AAG/kv/brfadvMobilitéitsdecreetBekr.

Aan Dhr. Gilbert BOSSUYT,
Vlaams Minister van Mobiliteit, Openbare
Werken en Energie
Koning Albert II-laan 20

1000 BRUSSEL

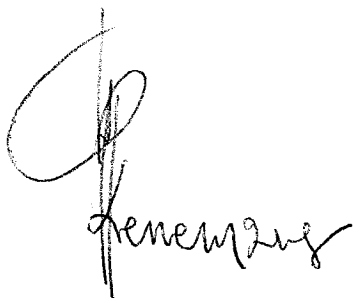
Mijnheer de Minister,

Betreft : Adviesvraag over een voorontwerpdecreet tot wijziging van het mobiliteitsdecreet.

Bij brief van 4 juli jl. werd U bovenvermeld advies onder voorbehoud overgemaakt.

De Raad heeft op zijn bijeenkomst van heden dit advies bekrachtigd.

Met de meeste hoogachting,



Pieter KERREMANS,
Administrateur-generaal.



Xavier VERBOVEN,
Voorzitter.

ADVIES VAN DE MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN



MiNa-Raad

Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen

Openbaar adviesorgaan ten behoeve van de Vlaamse regering
en van het Vlaams Parlement

De heer G. Bossuyt
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare
Werken en Energie
K. Albert II-laan 20 bus 1
1000 Brussel

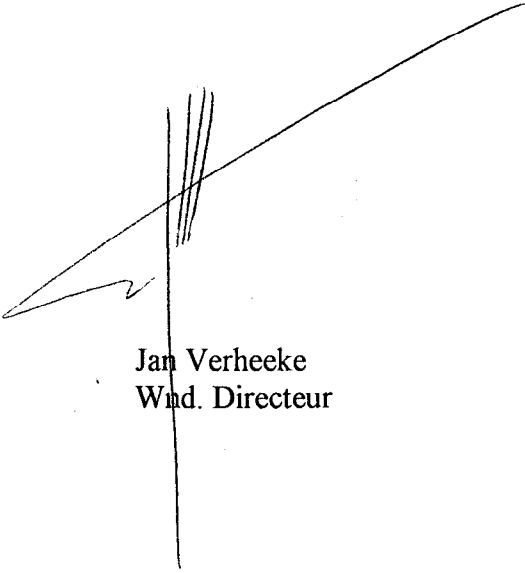
Datum: 7 juli '03
Uw ref.: B2/B3/0499/44030
Ref.: 03.04/K2/M1/03/566
Betreft: voorontwerp van decreet betreffende de organisatie van het bezoldigd personenvervoer op de weg

Mijneer de Minister,

Uw adviesvraag van 27 juni 2003 hebben we in goede orde ontvangen op 1 juli 2003.

Ik kan U meedelen dat de MiNa-Raad in zijn zitting van 3 juli besloten heeft niet over te gaan tot adviesverlening, vermits de voorgestelde wijzigingen vooral van technische aard zijn, en vermits de Raad al over de grond van de zaak geadviseerd had in zijn advies van 27 januari 2000 over het voorontwerp van decreet betreffende de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg.

Met de meeste hoogachting,



Jan Verheeke
Wvd. Directeur

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie ;

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie is ermee belast, in naam de Vlaamse regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In artikel 6, § 3, vierde lid, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen worden de woorden "niet voorzienbare en onvermijdbare gebeurtenis" vervangen door de woorden "niet voorzienbare of onvermijdbare gebeurtenis".

Artikel 3

In artikel 11, § 1, van hetzelfde decreet wordt het tweede en het derde lid vervangen door wat volgt :

"In elk vervoersgebied wordt minstens om de zes jaar een potentieel onderzoek gevoerd.

De VVM past het netmanagement aan op basis van de beschikbare gegevens inzake verplaatsingsstromen en verplaatsingsgedrag en door gebruik te maken van de resultaten van de potentieelonderzoeken van de vervoersgebieden, binnen een jaar nadat de potentieelonderzoeken van alle vervoersgebieden zijn afgerond."

Artikel 4

§ 1. In artikel 17, § 5, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt tussen de woorden "vergunning" en "intrekken" het woord "voorlopig" ingevoegd.

§ 2. Aan artikel 17, § 5, van hetzelfde decreet worden een nieuw tweede en derde lid toegevoegd, die luiden als volgt :

"De Vlaamse regering stelt een grondig onderzoek in.

Als de Vlaamse regering vaststelt dat de vergunninghouder, waarvan de vergunning voorlopig is ingetrokken, nog steeds de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbesluiten niet naleeft, wordt de vergunning definitief ingetrokken."

§ 3. Aan artikel 17, § 5, van hetzelfde decreet wordt een vijfde lid toegevoegd, dat luidt als volgt :

"De Vlaamse regering verbiedt de vergunninghouder om op het Vlaamse grondgebied grensoverschrijdend vervoer te verrichten als hij herhaaldelijk ernstige inbreuken heeft gemaakt op de reglementering inzake de verkeersveiligheid, onder andere ten aanzien van de normen voor de voertuigen en de rij- en rusttijden van de bestuurders."

Artikel 5

§ 1. In artikel 19, § 5, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt tussen de woorden "vergunning" en "intrekken" het woord "voorlopig" ingevoegd.

§ 2. Aan artikel 19, § 5, van hetzelfde decreet worden een nieuw tweede en derde lid toegevoegd, die luiden als volgt :

"De Vlaamse regering stelt een grondig onderzoek in.

Als de Vlaamse regering vaststelt dat de vergunninghouder, waarvan de vergunning voorlopig is ingetrokken, nog steeds de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbesluiten niet naleeft, wordt de vergunning definitief ingetrokken."

§ 3. Aan artikel 19, § 5, van hetzelfde decreet wordt een vijfde lid toegevoegd, dat luidt als volgt :

"De Vlaamse regering verbiedt de vergunninghouder om op het Vlaamse grondgebied een bijzondere vorm van geregeld vervoer te verrichten als hij

herhaaldelijk ernstige inbreuken heeft gemaakt op de reglementering inzake de verkeersveiligheid, onder andere ten aanzien van de normen voor de voertuigen en de rij- en rusttijden van de bestuurders."

Artikel 6

§ 1. In artikel 23, § 2, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt tussen de woorden "vergunning" en "intrekken" het woord "voorlopig" ingevoegd.

§ 2. Aan artikel 23, § 2, van hetzelfde decreet worden een nieuw tweede en derde lid toegevoegd, die luiden als volgt :

"De Vlaamse regering stelt een grondig onderzoek in.

Als de Vlaamse regering vaststelt dat de houder van het attest, waarvan het attest voorlopig is ingetrokken, nog steeds de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbesluiten niet naleeft, wordt de vergunning definitief ingetrokken."

§ 3. Aan artikel 23, § 2, van hetzelfde decreet wordt een vijfde lid toegevoegd, dat luidt als volgt :

"De Vlaamse regering verbiedt de houder van een attest om op het Vlaamse grondgebied vervoer voor eigen rekening te verrichten als hij herhaaldelijk ernstige inbreuken heeft gemaakt op de reglementering inzake de verkeersveiligheid, onder andere ten aanzien van de normen voor de voertuigen en de rij- en rusttijden van de bestuurders."

Artikel 7

In artikel 26 van hetzelfde decreet wordt § 4 vervangen door wat volgt :

"§ 4. De gemeenteraad stelt de toepasselijke tarieven vast. Als de algemene vergunningsvoorwaarden geen tarieven voorschrijven, stelt het bevoegde college de tarieven vast op voorstel van de exploitant."

Artikel 8

In artikel 42, § 1, 1°, van hetzelfde decreet worden de woorden "een luxueus voertuig zijn en" geschrapt.

In artikel 42, § 1, 4°, laatste zin, van hetzelfde decreet wordt het woord "de persoon" vervangen door "de natuurlijke persoon of rechtspersoon".

In artikel 42, 7°, van hetzelfde decreet worden de woorden "vooraan en achteraan" geschrapt.

In artikel 42 van hetzelfde decreet wordt § 4 vervangen door wat volgt :

"§ 4. De gemeenteraad stelt de toepasselijke tarieven vast. Als de algemene vergunningsvoorwaarden geen tarieven voorschrijven, stelt het bevoegde college de tarieven vast op voorstel van de exploitant."

Artikel 9

In artikel 64, § 1, van hetzelfde decreet worden tussen de woorden "aan andere" en "officieren van gerechtelijke politie", de woorden "agenten en" ingevoegd.

In artikel 64, § 2, van hetzelfde decreet worden de woorden "de ambtenaren" vervangen door de woorden "de personen, bedoeld in artikel 64, § 1".

Artikel 64, § 2, 3°, van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

In artikel 64 van hetzelfde decreet wordt § 3 vervangen door wat volgt :

"§ 3. De ambtenaren, bedoeld in artikel 64, § 1, kunnen de bijstand vorderen van de lokale en federale politie."

Aan artikel 64 van hetzelfde decreet wordt een § 4 toegevoegd, die luidt als volgt :

"§ 4. De Vlaamse regering bepaalt de kentekens van de functie van de ambtenaren, bedoeld in artikel 64, § 1."

Artikel 10

In artikel 65 van hetzelfde decreet worden de woorden "De ambtenaren bedoeld in artikel 64" vervangen door "De personen, bedoeld in artikel 64, § 1".

Artikel 11

Artikelen 71 en 72 van hetzelfde decreet worden ingetrokken.

Artikel 12

Artikel 73 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt :

" Artikel 73

De vergunningen die werden uitgereikt op basis van artikel 3, § 2, van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten blijven maximaal vijf jaar geldig na de inwerkingtreding van dit decreet."

Artikel 13

Artikel 75 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt :

" Artikel 75

De houders van een vergunning die zonder onderbreking een taxidienst hebben geëxploiteerd ten minste gedurende vijf jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit decreet en die de exploitatie van deze dienst definitief stopzetten, worden er toe gemachtigd hun vergunningen over te dragen volgens de voorwaarden bedoeld in artikel 7 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten."

Artikel 14

Artikel 11 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten wordt opgeheven.

Artikel 15

Dit decreet treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad, met uitzondering van artikelen 7, 8, 12 tot 14, waarvan de Vlaamse regering de datum bepaalt waarop ze in werking treden.

Brussel, 18 juli 2003.

De minister-president van de Vlaamse regering,

Bart SOMERS

*De Vlaamse minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,*

Gilbert BOSSUYT
