

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



Zitting 2000-2001

25 oktober 2000

ONTWERP VAN DECREET

**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	39
– Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	75
– Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen	101
– Advies van de Raad van State	121
– Ontwerp van decreet	203

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

JURIDISCHE GRONDSLAG

Ingevolge de bijzondere wetten van 8 augustus 1988 en 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen houdende wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, en in het bijzonder artikel 6, § 1, X, 8°, is het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder ge-regionaliseerd. Momenteel beschikken de gewesten enkel over toegewezen bevoegdheden. Het residu van de bevoegdheid berust bij de federale overheid zolang artikel 35 van de Grondwet op basis waarvan de residuaire bevoegdheden aan de gemeenschappen en gewesten kunnen toegekend worden, niet in werking is gesteld bij een bijzondere meerderheidswet. Uit de memorie van toelichting bij artikel 6, § 1, X, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 blijkt wel dat deze toegewezen bevoegdheid een ruime beheersbevoegdheid inhoudt. Zij kadert in de filosofie van de bijzondere wet om de bevoegdheden van de gewesten uit te breiden en hen homogene bevoegdheidspakketten toe te kennen.

DOELOMSCHRIJVING

Het doel van dit ontwerp bestaat erin voor het Vlaamse Gewest enerzijds een systeem van basismobiliteit te voorzien en anderzijds één coherente, gemoderniseerde regeling tot stand te brengen inzake de organisatie van het personenvervoer over de weg.

1. Basismobiliteit

Het mobiliteitsprobleem stelt zich in elke grote moderne samenleving in toenemende mate.

Enerzijds is er het probleem van het steeds groeiend aantal automobilisten dat het Gewest, ondanks investeringen in de aanleg van het wegennet en in de stedelijke wegeninfrastructuur in het algemeen, niet zal kunnen blijven verwerken.

Anderzijds wordt de samenleving, ondanks het aanzwellende autopark, in steeds grotere mate geconfronteerd met een probleem van vervoersarmoede. Onderzoek heeft aangetoond dat meer dan 50% van alle Vlamingen geen auto tot zijn beschikking heeft. Hierbij gaat het om groepen die geen voertuig kunnen besturen en om groepen die niet over de nodige financiële middelen beschikken om een eigen voertuig aan te schaffen.

Het Regeerakkoord stelt dat de beheersing van de mobiliteit een duurzaam mobiliteitsbeleid vergt, waardoor de bereikbaarheid van de economische centra en de basismobiliteit kan worden gewaarborgd.

Voor het openbaar vervoer is hier een belangrijke taak weggelegd. Het vormt een instrument dat omwille van verschillende redenen een positief antwoord kan bieden op de zojuist geschetste mobiliteitsproblematiek. Het openbaar vervoer vormt in de eerste plaats de mogelijkheid tot veilig en betaalbaar verplaatsen en het geeft een goede bijdrage aan het verlagen van de negatieve externe effecten van het autoverkeer, zoals milieueffecten, hinder en files. Daarnaast kan het openbaar vervoer, in tegenstelling tot het autosysteem, de bereikbaarheid van de steden garanderen tegen relatief geringe maatschappelijke kosten. Ten slotte is het openbaar vervoer van belang in het bieden van een minimaal gewenste mate van mobiliteit aan personen die niet over eigen middelen van vervoer beschikken of kunnen beschikken.

Deze vaststellingen hebben de aanleiding gevormd tot het scheppen van een juridisch kader voor een systeem van basismobiliteit in voorliggend ontwerp van decreet. Het doel ervan ligt in de realisatie van een minimumaanbod van openbaar vervoer (publiek toegankelijk vervoer tegen een vooraf bepaald tarief, in het ontwerp van decreet 'geregeld vervoer' genoemd) voor de gebruiker binnen het Vlaamse Gewest. Het belang hiervan wordt steeds vaker erkend; dit blijkt onder meer uit de herzieningsverklaring van de Grondwet waarbij voorgesteld wordt om aan artikel 23 van de Grondwet een lid toe te voegen betreffende onder meer het recht van de burger op een minimale dienstverlening inzake mobiliteit (zie hiervoor: *B.S.* 12 april 1995, p. 9251).

Gezien de organisatie van het geregeld vervoer grotendeels samenvalt met het systeem van basismobiliteit, wordt dit systeem geregeld in dit ontwerp van decreet.

Het in dit ontwerp van decreet ingevoerd minimumaanbod van openbaar vervoer betreft uiteraard enkel dat deel van het openbaar vervoer waarvoor het Vlaamse Gewest bevoegd is ; het heeft bijgevolg geen betrekking op het geregeld vervoer waarvoor de federale overheid instaat (het door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aangeboden geregeld vervoer). Niettemin zal bij de implementatie van het minimumaanbod rekening worden gehouden met het door de NMBS aangeboden geregeld vervoer. De samenwerkingsovereenkomst tussen de VVM en de NMBS met betrekking tot de coördinatie van de diensten van het spoorvervoer met deze van het stads- en streekvervoer, biedt de mogelijkheid om beide aanbodstructuren op elkaar af te stemmen. De huidige beheersovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de VVM verplicht deze laatste hier zelfs toe.

Het in bijgaand ontwerp opgenomen systeem van basismobiliteit is gebaseerd op een studie waarin werd nagegaan hoe een vervoersysteem voor basismobiliteit in Vlaanderen opgebouwd kan worden. Hierbij werd uitgegaan van twee belangrijke functies van het openbaar vervoer. Enerzijds de sociale functie : sociaal gezien dient het openbaar vervoer mobiliteit te bieden aan hen die geen auto kunnen, mogen of willen gebruiken en daardoor niet in staat zijn tot volledige deelname aan het maatschappelijk leven. Bij de sociale functie van het openbaar vervoer weegt het beschikbaarheidsnut door ; het vormt een middel tot het bestrijden van vervoersarmoede. Anderzijds heeft het openbaar vervoer een maatschappelijke functie : het openbaar vervoer is een middel om op gebundelde wijze te voorzien in een deel van de vervoersbehoefte. Daarmee draagt het bij tot het waarborgen van de bereikbaarheid van steden en van activiteitenplaatsen en tot de bestrijding van files op de wegen. Bij de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer is vooral het gebruiksnut belangrijk ; het vormt een middel tot het tegengaan van het steeds groter wordende autopark. Het in voorliggend ontwerp voorziene systeem van basismobiliteit combineert deze twee functies.

De VVM wordt, als organisator van het geregeld vervoer in het Vlaamse Gewest, belast met de organisatie van het systeem van basismobiliteit, zoals reeds gezegd rekening houdend met het door de NMBS aangeboden geregeld vervoer. Om de VVM toe te laten haar lijnvoering op een gefaseerde en adequate manier af te stemmen op de principes van de basismobiliteit, voorziet het ontwerp in een instrument hiertoe, het zgn. netmanagement. Naast het uitvoeren van de principes van de basismobiliteit heeft het netmanagement tevens tot doel de

doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoet gekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen.

2. Een coherente en gemoderniseerde regelgeving inzake de organisatie van het personenvervoer over de weg

Een aanpassing van de huidige van kracht zijnde wetgeving dringt zich om verschillende redenen op :

2.1. Regionalisering

Een eerste voor de hand liggende reden betreft uiteraard de regionalisering van deze materie. De gewesten kunnen een eigen wettelijke regeling m.b.t. de organisatie van het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer (geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers), de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder uitvaardigen.

Het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij vormt hierin een eerste stap. Ingevolge dit decreet wordt de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars, die vandaag de basiswet vormt voor de organisatie van het geregeld en de bijzondere vormen van geregeld vervoer, impliciet gewijzigd op dubbele wijze. In de eerste plaats komt er, voor wat het Vlaamse Gewest betreft, een nieuwe vervoermaatschappij die de rechtsopvolger is van de vroegere Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen enerzijds, en de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer te Gent en te Antwerpen anderzijds. Een tweede wijziging betreft de afgifte van de vergunningen. Van meetaf aan wordt het geregeld vervoer opgedragen aan de VVM. Alle bepalingen van de besluitwet van 30 december 1946 dienen in het licht van deze wijzigingen gelezen te worden. Het weze duidelijk dat een aan het decreet van 31 juli 1990 aangepaste regeling van het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer bijgevolg wenselijk is.

Aangezien dit ontwerp daarenboven een volledige aanpassing van de wetgeving aan de regionalisering beoogt, worden naast de organisatie van het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van ge-

regeld vervoer ook de organisatie van de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder in de regeling opgenomen. Het opnemen van deze vormen in voorliggend ontwerp is gepaard gegaan met de herziening van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten en het KB van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. Deze herziening is om meerdere redenen wenselijk (cf. 2.4 en 2.5).

2.2. Europese regelgeving

Een tweede reden behelst de Europese regelgeving in het kader van het personenvervoer over de weg. Verordening (EG) nr. 12/98 van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn (ook cabotagevervoer genoemd) en Verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van 11 december 1997 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 684/92 van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen liberaliseren in belangrijke mate het grensoverschrijdend geregeld en bijzonder geregeld personenvervoer zodat iedere in de Europese Unie gevestigde ondernemer in het beroepspersonenvervoer die aan bepaalde voorwaarden voldoet, op het ganse grondgebied van de Europese Unie deze vormen van vervoer kan verrichten. Ingevolge deze verordeningen worden lidstaten in hun vrijheid beperkt om zelf de toegang tot de eigen markt van het personenvervoer te regelen. De werkingssfeer van de verordeningen is evenwel beperkt tot personenvervoer dat verricht wordt met voertuigen die geschikt zijn voor het vervoer van meer dan negen personen, de bestuurder inbegrepen.

Ingevolge deze verordeningen kunnen sommige van kracht zijnde wettelijke bepalingen niet langer gehandhaafd worden.

Dit is het geval voor het door artikel 13, § 1, van de basiswet van 30 december 1946 aan de Vlaamse Vervoermaatschappij toegekende prioriteitsrecht voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer binnen het Vlaamse Gewest. De hogervermelde Verordening nr. 12/98 opent de binnenlandse vervoersmarkten immers voor alle vervoersondernemers die aan bepaalde voorwaarden voldoen.

Ook Verordening nr. 11/98 betekent een beperking van het alleenrecht van de Vlaamse Vervoermaatschappij inzake het geregeld vervoer. Alle ver-

voersondernemers die voldoen aan de in de verordening gestelde voorwaarden kunnen immers een vergunning krijgen voor een grensoverschrijdende geregelde dienst die deels verricht wordt op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Verordening nr. 11/98 bevat naast een reglementering voor het ongeregeld vervoer (dat behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid), voor het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer, eveneens een regeling voor "vervoer voor eigen rekening". De bijzondere wet van 8 augustus 1980 vermeldt deze vorm van vervoer niet. Zoals de Raad van State stelt in zijn advies kan de decreetgever hieromtrent slechts een reglementering uitwerken voor zover het toepassingsgebied hiervan beperkt is tot de vormen van vervoer die tot de bevoegdheid van het Gewest behoren. De regeling kan dus enkel betrekking hebben op het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer.

2.3. Nieuwe vormen van personenvervoer

Het Regeerakkoord stelt dat 'de complementariteit van de vervoerwijzen goed uitgebouwd moet worden met onder meer een goed voor- en natransport voor het gemeenschappelijk vervoer, en vervoer op maat met belbussen'.

De huidige wetgeving biedt onvoldoende wettelijke grondslag om tot dergelijke complementariteit van vervoerwijzen te komen. Deze tekortkoming vormt dan ook het derde argument dat noopt tot de modernisering van de huidige wetgeving. Het ontwerp voorziet in dit verband een juridische basis voor een tweetal nieuwe vormen van personenvervoer.

Het gaat enerzijds om nieuwe vormen van personenvervoer die een geregeld karakter vertonen maar verricht worden met voertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van minder dan negen personen i.p.v. met klassieke autobussen. De Europese regelgeving is hierop bijgevolg niet van toepassing. Het nut van dergelijk vervoer bestaat erin dat ingespeeld kan worden op verschillende verplaatsingsbehoeften die buiten het bereik liggen van het klassiek openbaar vervoer of die sterk verlieslatend zijn wanneer het traject door een klassieke autobus gereden wordt. Zo kan onder meer voorzien worden in een beter aanbod van vervoer 's avonds laat of 's nachts en in een betere bediening van landelijke gebieden. Het typevoorbeeld van de hier bedoelde vormen van vervoer is de zgn. belbus.

Deze nieuwe geregelde diensten worden in het ontwerp ondergebracht in de categorie van geregeld vervoer. De draagwijdte van het in dit ontwerp voorziene geregeld vervoer is bijgevolg ruimer dan het geregeld vervoer met een Europese regeling doordat de Europese regelgeving enkel betrekking heeft op het geregeld vervoer dat verricht wordt met voertuigen voor meer dan negen personen.

Gezien het alleenrecht van de Vlaamse Vervoermaatschappij betrekking heeft op het geregeld vervoer in het algemeen, vallen ook deze nieuwe vormen onder het alleenrecht. En dit zonder beperkingen gezien de door de Europese regelgeving voorziene liberalisering hier niet speelt.

Naast deze nieuwe vormen van geregeld vervoer schept het ontwerp ook voor een nieuw soort taxidienst een juridisch kader, nl. de collectieve taxidienst. De collectieve taxidienst wijkt af van de klassieke taxidienst in die zin dat niet het voertuig op zich aan de klant ter beschikking wordt gesteld maar wel de zitplaatsen afzonderlijk. Het inzetten van collectieve taxidiensten is vooral nuttig voor die verplaatsingsbehoeften waaraan de gewone geregelde diensten niet kunnen voldoen : het voor- en natransport.

2.4. Rendabiliteit van de taxi-sector

Problemen inzake de rendabiliteit van de taxisector waartoe de huidige wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten aanleiding geeft, liggen eveneens aan de basis van dit ontwerp.

Het onderzoek naar de rendabiliteit van de taxidiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat aan de grondslag ligt van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, toont de in dit kader bestaande problemen aan. Gezien de resultaten van dit onderzoek bijna geheel extrapoleerbaar zijn naar het Vlaamse Gewest¹, is er ook in de uitwerking van bijgaand ontwerp rekening mee gehouden.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat de kwaliteit en de overleving van deze dienst voor het publiek bedreigd wordt door onder meer volgende praktijken : (1) de handel in overdrachten van exploitatievergunningen ; (2) het toekennen van vergunningen zonder band met het openbaar nut ervan ; en (3) de concurrentie van de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder, die hun natuurlijke activiteitsfeer overschrijden. Dit ontwerp poogt voor deze problemen een oplossing te geven.

(1) De wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten voorziet een systeem van een aan de exploitatie van een taxidienst voorafgaande administratieve vergunning. Deze vergunningen worden afgeleverd aan natuurlijke- of rechtspersonen op voorwaarde dat deze voldoen aan bepaalde voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid. De wet kent aldus aan de vergunning een persoonsgebonden karakter toe met als gevolg de principiële onoverdraagbaarheid ervan. De wet heeft uitzonderingen voorzien op dit principe met als enig doel de mogelijkheid te bieden aan de exploitant om als rechtspersoon op te treden en de erfgenamen van de exploitant die overlijdt of die zijn beroepsbezigheden stopzet, de mogelijkheid te bieden de exploitatie van de vergunning verder te zetten tot deze aan haar einde komt of om de overdracht ervan te verhandelen. Deze uitzonderingen hebben geleid tot een ware handel in vergunningen die door de wetgever van 1974 onmogelijk kon voorzien worden gezien de latere wettelijke evolutie in dit kader. Het gemeenschappelijk kenmerk van deze transacties bestaat erin dat het om speculatieve overdrachten van vergunningen gaat die schadelijk zijn omdat ze geen betrekking hebben op een actieve onderneming maar enkel op een administratieve vergunning, waarbij deze ondernemingen in vele gevallen onbetaalde schuldeisers achterlaten terwijl de prijs van de overdracht over het algemeen op de zwarte markt verhandeld wordt. Om aan deze ongezonde situatie een einde te maken koppelt dit ontwerp strikte voorwaarden aan het overdragen van een vergunning. Omwille van welbepaalde sociale omstandigheden of in het geval dat een exploitatie de vorm aanneemt van een rechtspersoon, voorziet het ontwerp de mogelijkheid om de exploitatie verder te zetten onder dezelfde vergunning. Rechtspersonen kunnen zoals in de huidige regeling hun vergunning verdelen onder hun personeelsleden onder de vandaag geldende voorwaarden. Het ontwerp voegt evenwel een nieuwe voorwaarde toe die inhoudt dat de overdragende rechtspersoon de nodige bewijsstukken dient voor te leggen waarbij wordt aangetoond dat voldaan is aan de sociale en fiscale verplichtingen.

1 Zie hiervoor: Memorandum van 28 juli 1995 betreffende de taxidiensten in België van de Nationale Groepering van Taxi- en Locatieautobedrijven.

(2) Het onvoldoende koppelen van de afgifte en de vernieuwing van de vergunning aan het openbaar nut van de dienst in de huidige wet, heeft ertoe geleid dat sommige gemeenten geen beperkingen opleggen wat het mogelijk aantal af te geven en/of te vernieuwen vergunningen betreft. Dit ten nadele van gemeenten die dergelijke beperkingen wel toepassen. Het ontwerp maakt daarom de afgifte en de vernieuwing van de vergunningen sterker afhankelijk van het openbaar nut van deze diensten.

(3) Het derde knelpunt, nl. de oneerlijke concurrentie voor de taxidiensten veroorzaakt door de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder wegens gebrek aan regeling van deze diensten, wordt in het volgende punt nader omschreven.

2.5. Gebrek aan regeling van de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder

Het gebrek aan regeling van de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder vormt tevens een aanleiding tot het uitvaardigen van dit ontwerp.

Momenteel zijn de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder niet aan een bijzondere wetgeving onderworpen. Het koninklijk besluit van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder kan bezwaarlijk als een echte regeling hiervan beschouwd worden, gezien in dat besluit enkel gezegd wordt wat verstaan wordt onder diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder zonder meer. Bijgevolg zijn deze diensten aan geen enkele bijzondere verplichting, aan geen enkele reglementering, noch aan de minste controle gebonden. Dit totaal gebrek aan reglementering op deze diensten maakt elk verweer tegen deze diensten die in vele gevallen vermomde taxi's zijn, onmogelijk. Om aan deze situatie paal en perk te stellen wordt in dit ontwerp voor deze categorie van personenvervoer een regeling uitgewerkt. De in dit ontwerp opgenomen voorschriften rond de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder zijn van die aard dat een duidelijk onderscheid kan gemaakt worden met de taxidiensten. Op die manier kunnen de vandaag bestaande misbruiken vermeden worden.

2.6. Nood aan een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek

Het Vlaamse regeerprogramma stelt dat de beheersing van de mobiliteit een duurzaam mobiliteitsbeleid vergt. Dit moet gebeuren binnen de strikte voorwaarden die nodig zijn om de leefbaar-

heid, de veiligheid en het milieu in Vlaanderen te garanderen.

Het Strategisch Plan voor een Toegankelijk Vlaanderen omvat dan ook als hoofddoelstelling 'het zorgen voor een duurzame mobiliteit door een beheersgericht en geïntegreerd beleid waarmee een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit beoogd wordt'. Volgens dit plan impliceert dit 'het voeren van een beheersgericht beleid, waarbij de economische, de sociale, de ruimtelijke en de milieucomponenten ten volle worden onderkend en geïntegreerd worden benaderd'.

Uit de huidige praktijk blijkt dat heel wat diensten, administraties, overheidsinstellingen, actie- en belangengroepen zich betrokken voelen bij de mobiliteitsproblematiek. Er worden in dit verband tal van initiatieven genomen die bij gebrek aan coördinatie en door de verschillende aanwezige belangen, veel kans lopen nooit tot resultaten te leiden :

Zo zijn onder meer heel wat adviesorganen werkzaam op het mobiliteitsdomein. Van bepaalde adviesorganen is de opdracht beperkt tot een bepaald aspect van mobiliteit : het Vlaams comité van advies voor de taxi's, het comité van advies voor het geregeld vervoer, het comité van advies voor het bijzonder geregeld vervoer, de raden van advies van de Vlaamse Vervoermaatschappij, enz. Andere adviesorganen houden, afhankelijk van de te adviseren aangelegenheid, indirect verband met mobiliteit : de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Vlaamse Raad voor Milieu en Natuurbehoud. De Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde van haar kant adviseert ten slotte de Vlaamse Raad en de Vlaamse regering met betrekking tot aangelegenheden inzake verkeerskunde.

Naast voormelde adviesorganen houden vervolgens heel wat belangengroeperingen zich bezig met mobiliteit. Enerzijds zijn er de bewegingen zoals Bond Beter Leefmilieu, Voetgangersbeweging, Fietsbonden, Bond van Bus-, Trein- en Tramgebruikers, en nog vele andere, die dikwijls mee discussiëren over bepaalde problemen en daarbij bepaalde oplossingen voorstellen. Anderzijds zijn er diverse verenigingen die het belang van bepaalde beroepsgroepen in deze sector verdedigen zoals de Nationale Groepering van Taxi- en Locatiebedrijven, de Organisatie van Traffic Managers, enz.

Om tot het hoger omschreven duurzaam mobiliteitsbeleid te komen is een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek vereist. Door de bijdragen van de bestaande diensten en instellingen werkzaam in deze materie, te bundelen, kun-

nen oplossingen gevonden worden die optimaal inspelen op de bestaande mobiliteitsproblemen.

De noodzaak hiertoe groeit des te meer naarmate de Europese, federale en regionale regelgeving en opmaak van richtlijnen en adviezen in deze materie zich meer en meer ontwikkelt.

Voorliggend ontwerp van decreet wil dergelijke geïntegreerde benadering mogelijk maken door de oprichting van een Vlaamse Mobiliteitsraad die een uitgebreide opdracht toegewezen krijgt in aanlegenheden rond mobiliteit en die verplicht dient geraadpleegd te worden voor alle belangrijke beleidsbeslissingen. Hierbij wordt als uitgangspunt gesteld dat niet gesegmenteerd gewerkt wordt, maar dat de mobiliteitsproblematiek integraal benaderd wordt, waardoor deze in een breder perspectief geplaatst wordt. Deze integratie-gedachte betekent niet dat geen enkel ander initiatief meer zou noodzakelijk zijn, maar situeert deze initiatieven als een zinvolle aanvulling van de geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek. Om zoveel mogelijk tot geïntegreerde standpunten te komen, zal de MORA vertegenwoordigers bevatten van verschillende diensten, sectoren en belangengroeperingen die actief bezig zijn met één of meerdere aspecten van mobiliteit binnen het Vlaamse Gewest.

Het decreet voorziet verschillende waarborgen voor een degelijk georganiseerde werking van de MORA. In de eerste plaats kunnen leidende ambtenaren van bepaalde Vlaamse administraties de vergaderingen met raadgevende stem bijwonen, en kunnen vertegenwoordigers van de SERV en de MINA-Raad tijdens de vergaderingen gehoord worden. Vervolgens kan de MORA enerzijds tijdelijke of permanente subcommissies oprichten en anderzijds een beroep doen op derden voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken. De MORA beschikt eveneens over een permanent secretariaat en over de nodige financiële middelen ter verwezenlijking van haar opdracht.

Wat de taak van de MORA inzake het goederenvervoer betreft, legt het ontwerp van decreet de nadruk op het intermodaal vervoer, dit is het vervoer via meer dan één vervoersmodaliteit (de weg, het spoor en de binnenvaart) zonder de goederen zelf te behandelen. Het intermodaal vervoer speelt immers, in het streven naar een duurzame mobiliteit, een steeds belangrijker rol gezien het een middel vormt om een verschuiving teweeg te brengen van overwegend wegvervoer naar de vervoerswijzen binnenvaart en spoorvervoer. Het belang van intermodaal vervoer is evenzeer benadrukt in het

Witboek Transport van de Europese Commissie van december 1992 dat het in gang zetten van infrastructurele werken beoogt 'opdat samenhangende netwerken ontstaan voor alle vervoersmodaliteiten ten behoeve van de uitbouw van intermodale vervoersconcepten'. Om de MORA in de mogelijkheid te stellen haar opdracht te vervullen met voldoende kennis van zaken wat betreft intermodaal vervoer wordt van de vertegenwoordigers van de sector goederenvervoer in de MORA verwacht dat ze een bepaalde mate van deskundigheid bezitten op het vlak van intermodaal vervoer.

Dit zijn, in hun geheel, de algemene principes die aan de uitwerking van dit ontwerp van decreet voorafgingen en die in de toelichting bij de artikelen verder uiteengezet zullen worden.

Commentaar bij de artikelen

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Krachtens artikel 39 van de Grondwet en artikel 6, § 1, X, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen behoort het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, taxidiensten en het verhuren van voertuigen met bestuurder tot de bevoegdheid van de gewesten.

Artikel 2

Dit artikel definieert een aantal begrippen die in dit ontwerp aan bod komen.

Volgende begrippen worden gedefinieerd : het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening, de taxidiensten, de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, afstand, de Vlaamse vervoermaatschappij, cabotagevervoer, woonzone, stedelijke gebieden, randstedelijke gebieden, kleinstedelijke gebieden en buitengebieden.

Een eerste definitie in 1° betreft het geregeld vervoer. Met geregeld vervoer wordt in courante termen bedoeld het gemeenschappelijk of openbaar vervoer van personen. De definitie van geregeld vervoer is gebaseerd op de meest recente Europese regelgeving inzake het vervoer van personen. De definitie is echter ruimer in die zin dat de hogerge-noemde Verordeningen nr. 11/98 en nr. 12/98 slechts van toepassing zijn voor het vervoer van personen met touringcars en met autobussen. Dit ontwerp is echter van toepassing op alle mogelijke, reeds bestaande of toekomstige, verplaatsingsmid-delen te land of te water. Dit volgt uit de termen "ongeacht de tractiewijze van de aangewende ver-voermiddelen".

De vandaag geldende definitie van geregeld ver-voer die opgenomen is in artikel 3, § 1, van de be-sluitwet van 1946 wordt in deze zin aangepast en door het ontwerp overgenomen. De aanpassing van deze definitie komt neer op een verduidelij-king en uitbreiding van wat verstaan wordt onder geregeld vervoer.

Zo wordt er uitdrukkelijk gesteld dat geregeld ver-voer voor iedereen toegankelijk is ; de definitie in de besluitwet zegt in dit verband enkel dat het om 'gemeenschappelijk vervoer van personen gaat'. Met 'voor iedereen toegankelijk' wordt bedoeld dat geen onderscheid gemaakt wordt naar bepaal-de categorieën van personen (wat wel zo is bij bij-zonder geregeld vervoer). De belangrijkste aanpas-sing van de vandaag geldende definitie betreft ten slotte de mogelijkheid van verplichte voorafgaande boeking. Terwijl het in de besluitwet bedoelde ge-regeld vervoer enkel de vorm kan aannemen van een vaste lijndienst (een dienst die altijd gereden wordt, ook al zijn er geen passagiers), kunnen van meetaf aan regelde vervoersdiensten ingezet worden die vraagafhankelijk (een dienst die slechts gereden wordt wanneer passagiers zich vooraf tele-fonisch aanmelden) werken, zonder daarbij hun ge-regeld karakter te verliezen. Deze diensten blijven geregeld van aard gezien de bediende routes en haltes vooraf door de organisator van de betrok-ken regelde dienst vastgelegd worden. Dit laatste gegeven vormt een belangrijk verschil met andere vormen van personenvervoer, met name de collec-tieve taxidiensten. Bij een collectieve taxidienst is het namelijk de klant – en niet de taxibestuurder – die de route en de halte bepaalt. Ingeval een col-lectieve taxidienst desondanks toch een geregeld karakter gaat vertonen, kan de betrokken exploi-tant gesanctioneerd worden wegens het exploite-ren van een regelde dienst zonder voorafgaande vergunning hiervoor.

In de praktijk zijn heel wat vormen van vraagaf-hankelijk geregeld vervoer mogelijk : klassieke lijn-diensten die slechts gereden worden als er zich vooraf passagiers hebben aangemeld, lijndiensten die op aanvraag van hun normale route kunnen af-wijken ter bediening van enkele halten op aan-vraag, diensten die slechts die haltes bedienen waar er vraag is ; enz. Vandaag wordt dit vraagafhanke-lijk vervoer doorgaans verricht met de zogenaam-de belbus ; in de toekomst kan dit vervoer wellicht ook met andere vormen van personenvervoer ver-richt worden.

Het in dit ontwerp bedoelde geregeld vervoer valt niet samen met het door de Europese regelgeving geviseerde geregeld vervoer. De Europese wetge-ving regelt immers slechts die regelde vervoers-diensten die verricht worden met voertuigen die geschikt en bestemd zijn voor het vervoer van meer dan 9 personen (bestuurder inbegrepen). Het opzet van dit ontwerp is ruimer ; alle diensten met een geregeld karakter ongeacht het aantal zitplaat-sen in de gebezigde voertuigen vallen binnen het toepassingsgebied ervan. Op die manier kunnen nieuwe vormen van personenvervoer ingezet wor-den als regelde vervoersdiensten (wat vandaag trouwens reeds gebeurt op verschillende plaatsen in het Vlaamse Gewest). Met nieuwe vormen van geregeld personenvervoer worden onder meer be-doeld de belbus en de buurtbus. Wat de belbus be-treft kan verwezen worden naar de zojuist gegeven toelichting in dit verband. Buurtbussen zijn klassie-ke lijndiensten (vaste uren en vaste haltes) die ge-reden worden door vrijwilligers en ingezet worden in landelijke gebieden, waar er niet genoeg vraag is voor een klassieke lijnbus.

Tot het geregeld vervoer behoren zowel de binnen-landse lijnen als de grensoverschrijdende lijnen die behoren tot het geregeld Vlaams stads- en streek-vervoer. Met dit laatste worden de diensten be-doeld die een zone van 25 km vanaf elke lands-grens (dus 50 km in het totaal) overschrijden. Om deze reden hanteren we de term "grensoverschrij-dend" in plaats van de term "internationaal" zoals in de Europese Verordeningen. Deze 25 km-grens geldt niet voor de gewestgrenzen : van zodra deze overschreden worden gelden de terzake afgesloten Samenwerkingsakkoorden (cfr. infra bij artikel 16). Dit 25 km-principe wordt algemeen aanvaard door de ons omringende landen. Dit principe is af te lei-den uit artikel 2 e) van Verordening (EG) nr. 2454/92 van 23 juli 1992 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder voervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenver-voer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet ge-vestigd zijn. Dit artikel definieert een "grensge-

bied" als een gebied van 25 km, in rechte lijn gemeten vanaf de gemeenschappelijke grens van twee Lid-Staten.

Alle stads- en streekvervoer is dus geregeld vervoer, maar geregeld vervoer is dus ruimer dan stads- en streekvervoer. Stads- en streekvervoer behoort tot de bevoegdheid van het Gewest, het geregeld vervoer behoort niet meer tot onze bevoegdheid wanneer de 25-km grens overschreden wordt. In dit laatste geval is immers de Federale overheid bevoegd.

In 2° worden de bijzondere vormen van geregeld vervoer nader omschreven.

Ook deze definitie kent een Europese oorsprong. Deze vormen onderscheiden zich van het gewoon geregeld vervoer doordat ze slechts bedoeld zijn voor het vervoer van bepaalde categorieën van personen.

Naast de in het tweede lid bij name genoemde categorieën, kunnen ook nog andere categorieën het voorwerp uitmaken van bijzondere vormen van geregeld vervoer. Hier valt te denken aan het vervoer van leden van een sportclub van en naar hun club.

De hier bedoelde bijzondere vormen van geregeld vervoer verwijzen, net zoals het gewoon geregeld vervoer, zowel naar puur binnenlands, niet-grensoverschrijdend vervoer als naar grensoverschrijdend vervoer.

De in 3° gegeven definitie van vervoer voor eigen rekening kent, net als het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer, een Europese oorsprong. Hier wordt het vervoer zonder commercieel doel en met eigen voertuigen bedoeld. Het gaat b.v. om werknemersvervoer dat door de werkgever zelf met eigen materieel en met eigen middelen verricht wordt. Hieronder moet bijvoorbeeld het vervoer dat door de Vlaamse Vervoermaatschappij verricht wordt in het kader van een studiereis voor haar werknemers begrepen worden. Dit vervoer is immers slechts een sporadisch voorkomende en bijkomende activiteit zonder handels- of winstoogmerk.

Het 4° geeft de definitie weer van een taxidienst. Deze definitie houdt een belangrijke wijziging in van de wet van 27 december 1974 op de taxidiensten. De definitie voorziet immers, in tegenstelling tot voormelde wet, de mogelijkheid om niet het voertuig zelf maar wel de zitplaatsen afzonderlijk aan de klanten ter beschikking te stellen. In dat geval kan gesproken worden van een collectieve

taxidienst. Dergelijke diensten maken het de taxi-bedrijven mogelijk om pas te vertrekken wanneer de taxi volzet is.

Geregelde vervoersdiensten door middel van voertuigen voor minder dan negen personen vertonen een belangrijke gelijkenis met de collectieve taxidiensten : niet het voertuig maar wel de zitplaatsen afzonderlijk worden aan de klant ter beschikking gesteld. Toch gaat het om vervoersdiensten die wezenlijk van elkaar verschillen. De hier bedoelde geregelde diensten hebben een vast traject en vaste halteplaatsen ; de reiziger bepaalt dus nooit de bestemming van de dienst. De bestemming van een collectieve taxidienst daarentegen wordt steeds door de klant bepaald ; van een vast traject met vaste halten is geen sprake.

In 5° worden de diensten voor het verhuuren van voertuigen met bestuurder gedefinieerd. Deze diensten worden omschreven als de overblijvende categorie van het personenvervoer over de weg, dat wil zeggen diensten die noch taxidiensten, noch collectieve taxidiensten zijn en niet als geregeld of bijzonder geregeld vervoer te beschouwen zijn.

De toevlucht tot deze overblijvende categorie is een noodzaak teneinde te vermijden dat praktijken die behoren tot het vervoer van personen geen enkele wettelijke regeling zouden hebben met bijgevolg een mogelijke kans op misbruiken. Het is de bedoeling om bij uitvoeringsbesluit, dat gemakkelijker kan worden aangepast in functie van de nieuwe maatschappelijke evoluties, klaar en duidelijk deze categorie af te bakenen.

Zonder een exhaustieve opsomming te willen geven, kunnen volgende voorbeelden reeds aangehaald worden : de voertuigen die gebruikt worden bij ceremonies, zoals trouwfeesten, de voertuigen die de lijkwagen volgen bij een begrafenis.

Het 6° bepaalt dat onder 'afstand' dient verstaan te worden 'de afstand in vogelvlucht'. Dit criterium is het meest duidelijk en minder voor discussie vatbaar dan bijvoorbeeld 'de loopafstand'.

Het 7° vraagt geen nadere toelichting.

Voor de toelichting bij de definitie van cabotagevervoer, onder 8°, kan verwezen worden naar de bespreking van artikel 19.

In 9° wordt zowel verwezen naar de gewestplannen als naar de gewestelijke en provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen. De gemeentelijke plannen spelen op dit vlak geen rol. Gelet op de wijzigingen die

aan de gang zijn in de wetgeving rond de ruimtelijke ordening en waar o.m. op 8 juni 1999 het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening in het Belgisch Staatsblad verscheen, kan het niet anders dan dat hier verwezen wordt zowel naar de vroegere benaming "gewestplannen" als naar de nieuwe terminologie "ruimtelijke uitvoeringsplannen". Het nieuwe decreet heft immers niet de vroegere plannen van aanleg op, zodat hiermee nog geruime tijd rekening zal moeten worden gehouden.

Voor de verdere toelichting bij de definities van woonzone, stedelijke gebieden, randstedelijke gebieden, kleinstedelijke gebieden en buitengebieden onder 9° tot en met 13°, kan verwezen worden naar de toelichting bij artikel 5.

Artikel 3

Dit artikel sluit bepaalde vormen van personenvervoer uit van het toepassingsgebied van het decreet.

De Vlaamse regering zal de technische voorwaarden bepalen waaraan de oldtimers moeten voldoen. Voor zover de oldtimers voldoen aan deze voorwaarden en voor zover ze niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt, zijn de bepalingen van dit decreet niet op hen van toepassing.

Diensten die op eigen initiatief worden ingericht ter gelegenheid van onvoorziene gebeurtenissen of om in de toevallige ontoereikendheid of momentele schorsing van openbare vervoersdiensten te voorzien, bijvoorbeeld in het geval van wilde staking door de openbare vervoersdiensten, worden evenmin geregeld in dit ontwerp. Deze diensten worden gekenmerkt door hun uitzonderingskarakter en dienen bijgevolg beperkend geïnterpreteerd te worden.

Gelet op de bevoegdheid die artikel 5, § 1, I, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 verleent aan de federale overheid, werd op dit niveau het Koninklijk besluit van 29 april 1999 tot bepaling van een organieke regeling en de normen waaraan de diensten voor niet-dringend, liggend ziekenvervoer moeten voldoen om erkend te worden als medisch-technische dienst zoals bedoeld in artikel 44 van de wet op de ziekenhuizen, gecoördineerd op 7 augustus 1987, uitgevaardigd. Het is niet de bedoeling om deze diensten onder het toepassingsgebied van huidig decreet te brengen.

HOOFDSTUK II

Het geregeld vervoer

AFDELING 1

Basismobiliteit en netmanagement

ONDERAFDELING A

Basismobiliteit

De artikelen 4 tot en met 7 vormen het juridisch kader voor een systeem van basismobiliteit in het Vlaamse Gewest. In de memorie van toelichting is reeds ingegaan op de noodzaak hiertoe en op het onderzoek waarop het systeem gebaseerd is.

Artikel 4

Dit artikel geeft het doel van het in voorliggend ontwerp opgenomen systeem van basismobiliteit weer. Zoals hierboven reeds werd aangegeven, bestaat het doel ervan in het bieden van een minimumaanbod van geregeld vervoer aan de gebruiker.

Het minimumaanbod houdt in dat minimale bedieningsfrequenties worden voorzien en bepaalde afstanden tot haltes van geregeld vervoer worden vastgelegd. De principes volgens dewelke het minimumaanbod moet worden voorzien worden nader uitgewerkt in artikel 5. Het gaat om een minimumaanbod dat moet verzekerd zijn binnen de woonzone van een stedelijk, randstedelijk, kleinstedelijk of buitengebied. Basismobiliteit betreft m.a.w. alleen de instapmogelijkheid in het net. Het netmanagement, dat nader uitgewerkt is in artikel 8 e.v., bepaalt daarentegen de wijze waarop het systeem van basismobiliteit verzekerd wordt tussen de verschillende gebieden onderling.

Het systeem van basismobiliteit is opgevat als een recht van de gebruiker op een minimumaanbod van geregeld vervoer vanuit de woonzones; de basisprincipes zijn dan ook opgesteld vanuit deze invalshoek. Het ontwerp maakt geen onderscheid tussen de verschillende soorten gebruikers. Er wordt met andere woorden geen onderscheid gemaakt tussen verschillende bestaande behoeften: de algemene mobiliteitsbehoeften (het woon-werkverkeer, het woon-schoolverkeer en het woon-prievaatverkeer) en de specifieke mobiliteitsbehoeften (zoals: ziekenhuisbezoekers, ouderen, werklozen

en kinderen). Door de principes zo algemeen mogelijk op te stellen, poogt dit ontwerp door middel van één systeem een antwoord te bieden op alle voormelde mobiliteitsbehoeften vanuit de woonplaats van de gebruiker.

Artikel 5

Dit artikel geeft opdracht aan de Vlaamse regering om het minimumaanbod van geregeld vervoer vast te leggen (binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet volgens paragraaf 8 van onderhavig artikel).

De paragrafen 1 tot en met 6 leggen het kader vast waarbinnen het minimumaanbod wordt vastgelegd.

Het vastleggen van het minimumaanbod gebeurt op basis van enerzijds het ogenblik van de bediening en anderzijds het ruimtelijk patroon van het bediende gebied. Hierbij dienen volgende basisprincipes nageleefd te worden :

Het eerste principe betreft de periode waarbinnen de gebruiker recht heeft op een minimumaanbod van geregeld vervoer : tussen acht en drieëntwintig uur op zaterdag, zon- en wettelijke feestdagen enerzijds en tussen zes en eenentwintig uur op gewone weekdagen anderzijds. Het hier gemaakte onderscheid tussen ‘gewone’ weekdagen en zaterdag, zon- en feestdagen kan gerechtvaardigd worden op grond van bestaande behoeften naar geregeld vervoer op deze respectievelijke dagen. Het in deze paragraaf gemaakte onderscheid wordt in paragraaf 3 verder gespecificeerd (cf. infra).

Het tweede principe stelt dat de bedieningsfrequentie van de geregelde vervoerdiensten gebaseerd moet zijn op het te bedienen gebied waarbij als regel geldt dat het minimumaanbod van geregeld vervoer stijgt naarmate het stedelijk karakter van een gebied toeneemt. Een systeem van basismobiliteit dient inderdaad uit te gaan van de ruimtelijke structuur van het gebied waarop het betrekking heeft, wil het een realistisch en efficiënt antwoord vormen op de aanwezige behoeften inzake geregeld vervoer. De ruimtelijke indeling in stedelijke gebieden, randstedelijke gebieden, kleinstedelijke gebieden en buitengebieden is gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan van Vlaanderen hoewel de daarin gebruikte terminologie om functionele redenen hier niet volledig is overgenomen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen grootstedelijke en regionaal-stedelijke gebieden binnen de categorie van stedelijke gebieden, waarbij de mini-

male bedieningsfrequenties in de grootstedelijke gebieden groter, maar zeker niet kleiner kunnen zijn dan in de regionaal-stedelijke gebieden. De eigenlijke afbakening van voormelde gebieden gebeurt door de Vlaamse regering binnen een termijn van drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet (zie artikel 74, § 2). In afwachting van deze afbakening geldt de overgangsregeling van artikel 74, § 1. In de uitvoeringsbesluiten kunnen de bedieningsfrequenties binnen de hier aangegeven categorieën verder gedifferentieerd worden.

Het derde principe stelt dat de bedieningsfrequentie van de geregelde vervoersdiensten wordt vastgesteld in functie van de spits- en daluren waarbij het aanbod tijdens de spitsuren altijd hoger ligt dan tijdens de daluren.

Het vierde en het vijfde principe betreffen respectievelijk de regelmatige spreiding van de wachttijden en de afstanden tot haltes van geregeld vervoer vanuit de woonzones. Deze afstanden worden vastgelegd in functie van het te bedienen gebied.

Paragraaf 7 geeft opdracht aan de Vlaamse regering om binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet de verschillende gebieden (stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke gebieden en buitengebieden) af te bakenen. Er dient op gewezen te worden dat hoewel deze afbakening zijn oorsprong vindt in het Ruimtelijk Structuurplan van Vlaanderen, ze er los van staat in die zin dat de Vlaamse regering de door het Ruimtelijk Structuurplan voorziene afbakening niet moet afwachten. Uiteindelijk zal de afbakening die gebeurd is op basis van het eerste lid vervallen op het ogenblik dat de afbakening op basis van het Nieuw Decreet Ruimtelijke Ordening komt vast te staan.

Paragraaf 8 geeft de Vlaamse regering de opdracht om binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet, een minimumaanbod overeenkomstig de in paragraaf 1 opgenomen principes op te stellen. In de periode die hieraan voorafgaat geldt er een overgangsregeling (zie artikel 74).

Artikel 6

De eerste paragraaf van dit artikel belast de VVM met de organisatie en het verzekeren van het in het vorig artikel inhoudelijk bepaalde minimumaanbod van geregeld vervoer. Gezien haar openbare vervoersopdracht, bevindt de VVM zich in de beste positie hiervoor. Hierbij weze opgemerkt dat, zoals ook in de algemene toelichting reeds gezegd werd,

de VVM rekening zal kunnen houden met het door de NMBS aangeboden geregeld vervoer binnen het Vlaamse Gewest.

De VVM dient in principe (zie verder artikel 10 betreffende het netmanagement) zelf uit te maken hoe zij deze opdracht gaat vervullen (vanzelfsprekend rekening houdend met het oprichtingsdecreet van de VVM en de beheersovereenkomst tussen de VVM en de Vlaamse regering). De VVM bepaalt m.a.w. zelf wanneer geregelde diensten verzekerd worden via een vaste lijndienst of via een dienst die vraagafhankelijk werkt.

De VVM zal bij de organisatie van de basismobiliteit er wel rekening mee dienen te houden dat deze invoering systematisch en gefaseerd verloopt. Het kan niet worden geduld dat er bijvoorbeeld zou voor geopteerd worden in eerste instantie enkel in de stedelijke gebieden tot invoering over te gaan. Evenmin kan worden aanvaard dat gedurende een lange periode niets wordt gerealiseerd, om dan tegen het einde van de voorziene periode alles in één keer tot stand te brengen. Het principe van het geleidelijk invoeren speelt m.a.w. zowel in de tijd als in de ruimte.

Paragraaf 2 stelt dat het minimumaanbod van geregeld vervoer tijdens de spitsuren in de stedelijke gebieden altijd verricht moet worden door middel van vaste lijndiensten. Deze verplichting is gebaseerd op het gegeven dat er op die momenten in deze gebieden een continue vraag bestaat naar geregelde vervoersdiensten.

Paragraaf 3 geeft de gebruiker de mogelijkheid om een klacht neer te leggen bij de VVM ingeval het in de praktijk geleverde minimumaanbod van geregeld vervoer niet beantwoordt aan de in artikel 5 opgenomen basisprincipes. Wanneer de klacht gegrond is past de VVM haar lijnvoering aan (bijvoorbeeld wanneer meerdere identieke klachten werden neergelegd) en betaalt ze in voorkomend geval een vergoeding uit. De voorwaarden tot het verkrijgen van deze vergoeding zijn echter drievoudig. Het niet realiseren van het minimumaanbod mag in de eerste plaats niet voortvloeien uit een situatie van overmacht. Hierbij valt te denken aan een verkeersongeval waardoor de normale dienstregeling spaak loopt. Een onvoorziene staking van de openbare vervoersdienst kan eveneens als een geval van overmacht beschouwd worden. Ten tweede dient de gebruiker een bewijs te leveren van zijn nadeel. Dit nadeel bestaat erin dat de gebruiker door afwezigheid van een geregelde dienst die in het kader van de basismobiliteit normalerwijze moest geleverd worden, een taxirit voor

dat welbepaalde traject heeft moeten betalen. Aldus wordt aan de gebruikers, die geen dergelijk bewijs kunnen voorleggen, geen recht op vergoeding toegekend. Er moet immers vermeden worden dat degene die geen behoefte had aan geregeld vervoer en op één of andere wijze opmerkt dat het minimumaanbod niet verzekerd is, recht zou hebben op vergoeding. Het bewijs van de taxirit geldt dus als bewijs van het nadeel. Ten derde kan de vergoeding hoogstens één maal per dag verschuldigd zijn. Het bedrag van de vergoeding zal bepaald worden door de Vlaamse regering en bedraagt minimaal 3 euro, aan te passen aan de schommelingen van de index van de consumptieprijzen.

Aan de VVM wordt de verplichting opgelegd om jaarlijks aan de Vlaamse regering een rapport over te maken waarin de klachten en de eraan gegeven gevolgen zijn opgenomen.

Aan de Vlaamse regering wordt opdracht gegeven de in deze paragraaf bedoelde procedures uit te werken.

Paragraaf 4 verplicht de VVM om de gebruiker te informeren over het door haar aangeboden geregeld vervoer. Het betreft hier uiteraard het volledig aanbod van geregeld vervoer.

Paragraaf 5 verplicht de VVM om de haltes van geregeld vervoer te voorzien van de nodige infrastructuur.

Artikel 7

Paragraaf 1 legt een algemene verplichting op aan alle wegbeheerders om de VVM tijdig op de hoogte te brengen van alle wegwerkzaamheden. Op die manier beschikt de VVM over de nodige tijd om eventueel maatregelen te nemen teneinde het minimumaanbod te blijven garanderen.

Paragraaf 2 van dit artikel legt de verplichting op aan de bevoegde overheid (gewest of gemeente) om de VVM om advies te vragen ingeval de geografische afbakening van een stedelijk gebied of een woonzone binnen een niet-stedelijk gebied gewijzigd wordt tengevolge van een gewestplan, zoals geregeld in het Decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996 of ten gevolge van een ruimtelijk uitvoeringsplan, zoals bedoeld in het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening. Hetzelfde geldt ingeval de bevoegde wegbeheerder

(gewest, provincie of gemeente) beslist om de weginrichting te wijzigen.

De reden hiertoe ligt voor de hand. De opdracht van de VVM in het licht van de basismobiliteit hangt in sterke mate samen met de geografische afbakening van de stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden, zodat het niet meer dan normaal is dat de VVM in dit verband op de hoogte gehouden wordt en advies kan verstrekken.

In paragraaf 3 wordt aan de wegbeheerders (gemeenten, provincies en het gewest) een meldingsplicht opgelegd inzake manifestaties die georganiseerd worden op de door de VVM bediende wegen. Deze meldingsplicht komt tegemoet aan het vandaag bestaande gebrek aan informatie-uitwisseling hierrond. In het licht van de afdwingbaarheid van de minimumnormen is een dergelijke meldingsplicht bovendien noodzakelijk. De meldingen dienen voorafgaand aan de geplande manifestaties gegeven te worden zodat de VVM, indien noodzakelijk, de nodige maatregelen kan nemen om de basismobiliteit op dergelijke momenten te kunnen blijven verzekeren.

ONDERAFDELING B

Het netmanagement

Artikel 8

Dit artikel geeft het doel weer van het netmanagement. Het doel omvat twee luiken.

Enerzijds vormt het netmanagement het instrument om uitvoering te geven aan het systeem van basismobiliteit. Anders gezegd vormt het netmanagement het middel om de huidige bedieningsmaatstaven van geregelde vervoersdiensten af te stemmen op de bedieningsmaatstaven in het kader van de basismobiliteit.

Anderzijds ligt de bedoeling van het netmanagement in de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer. Concreet komt deze doelstelling erop neer dat naast de realisatie van een minimumaanbod van geregeld vervoer eigenlijk gestreefd moet worden naar een zo groot mogelijke bereikbaarheid binnen het Vlaamse Gewest in zijn geheel. Dit betekent in de eerste plaats dat gebieden die noch als stedelijk gebied noch als woonzone binnen een niet-stedelijk gebied te beschouwen zijn ook voldoende bereikbaar dienen te zijn. Hier

kan bij wijze van voorbeeld gewezen worden op bepaalde bedrijventerreinen die gelegen zijn buiten woonzones van niet-stedelijke gebieden. In de tweede plaats houdt dit ook in dat het minimumaanbod van geregeld vervoer slechts een benedengrens inhoudt waarboven, in functie van de aanwezige mobiliteitsbehoeften, strengere bedieningsmaatstaven moeten gehanteerd worden. In tegenstelling tot de bedieningsmaatstaven in het kader van de basismobiliteit, zijn deze echter niet afdwingbaar door de burger. Dit neemt niet weg dat de VVM ertoe gehouden is haar taak overeenkomstig deze doelstelling uit te voeren. Bijgevolg moet het netmanagement minimaal een aantal criteria omvatten nl. de gevolgde reisweg, de exploitatiewijze, het bedieningsniveau waarbij de minimale basismobiliteitsnormen moeten worden gerespecteerd, het comfort in de ruime zin van het woord en de halte-infrastructuur.

Artikel 9

Gezien het netmanagement het instrument vormt tot onder meer de implementatie van het systeem van basismobiliteit in de praktijk, dient bij de opstelling ervan rekening gehouden te worden met de bestaande vervoersgebieden.

Het uitgangspunt hierbij vormen de in het onderzoek rond basismobiliteit dertien vastgestelde vervoerskernen in het Vlaamse Gewest. Deze vervoerskernen vormen samen met het gebied errond de vervoersgebieden. Het gebied rond de vervoerskernen kan vastgesteld worden door het invloedsgebied van de vervoerskernen te bepalen. Het bepalen van dit invloedsgebied gebeurt op basis van de ruimtelijke interacties tussen de vervoerskern, de omliggende gemeenten waarbij het waterscheidingsprincipe als uitgangspunt wordt genomen. Met het waterscheidingsprincipe wordt bedoeld dat een gemeente slechts tot één bepaald vervoersgebied kan behoren.

Artikel 10

Dit artikel regelt de totstandkoming van het netmanagement.

Het opmaken van het netmanagement is een taak van de VVM. De VVM wordt hiermee belast gezien zij in de beste positie hiertoe verkeert. Zij zal immers uiteindelijk haar vervoersaanbod dienen af te stemmen op het netmanagement. De door de

VVM opgemaakte netmanagement dient gesteund te zijn op de resultaten van een in dit verband gevoerd onderzoek.

Het door de VVM opgestelde netmanagement moet binnen een termijn van twee jaar na de inwerkingtreding van het besluit inzake afbakening van de gebieden aan de Vlaamse regering ter goedkeuring voorgelegd worden. Indien de Vlaamse regering een wijziging van het haar voorgelegde netmanagement nodig acht kan zij dat doen mits dit gebeurt op een gemotiveerde manier. Zo kan de regering het netmanagement weigeren goed te keuren op grond van de vaststelling dat het te weinig gericht is op de algemene bereikbaarheid binnen het Vlaamse Gewest, of te weinig gestreefd wordt naar een optimalisatie van het openbaar karakter van het geregeld vervoer. Het spreekt voor zich dat de regering het netmanagement niet kan goedkeuren wanneer de opgelegde bedieningsmaatstaven in het kader van de basismobiliteit niet gerespecteerd worden.

Paragraaf 2 bepaalt dat de regering het netmanagement zelf opmaakt indien de VVM geen voorstel kan voorleggen binnen twee jaar na de vastlegging van het minimumaanbod.

Artikel 11

Dit artikel voorziet verschillende momenten waarop het netmanagement kan en/of moet worden aangepast. Het weze duidelijk dat hierbij nooit afbreuk kan gedaan worden aan de basismobiliteit.

Paragraaf 1 verplicht de VVM het netmanagement te wijzigen ingeval één of meerdere vervoersgebieden ingrijpend gewijzigd worden. Dergelijke wijziging kan zijn oorsprong vinden in de vervoerskern, in het invloedsgebied of in een combinatie van de twee. Van een ingrijpende wijziging is sprake wanneer de geografische afbakening van de woonzones in de stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke of buitengebieden in belangrijke mate gewijzigd worden. Een voorbeeld van een dergelijke belangrijke wijziging kan het geval zijn waarbij een nieuwe woonzone gecreëerd wordt in een buitengebied. Hetzelfde geldt ingeval de weginrichting in belangrijke mate veranderingen ondergaat. Het spreekt voor zich dat de hier bedoelde aanpassingen niet gekoppeld zijn aan een bepaalde termijn.

De VVM wordt belast met de aanpassing van het netmanagement op basis van de resultaten van een door haar om de twee jaar gevoerd onderzoek. Om

de tien jaar dient de VVM eveneens een aanpassing door te voeren op basis van de gegevens van de algemene volkstelling. De tweejaarlijkse aanpassing is bedoeld om wijzigingen te kunnen aanbrengen m.b.t. de frequentie van de dienstverlening terwijl de tienjaarlijkse aanpassing bedoeld is voor een algehele wijziging van de netstructuur op basis van de gegevens van de algemene volkstelling. Om de tien jaar kunnen aldus zowel de frequentie van de dienstverlening als de netstructuur aan gewijzigde behoeften aangepast worden. De tienjaarlijkse wijziging dient binnen het jaar nadat de gegevens van de algemene volkstelling beschikbaar zijn, doorgevoerd te worden. De termijn van een jaar moet de VVM toelaten wijzigingen aan te brengen die gebaseerd zijn op een diepgaand onderzoek.

Paragraaf 2 stelt dat de aanpassingen moeten worden voorgelegd aan de Vlaamse regering. Andermaal kan de Vlaamse regering het haar voorgelegde aangepaste netmanagement wijzigen mits een omstandige motivering. Desgevallend kan de regering de aanpassingen zelf doorvoeren indien de VVM niet tijdig de tweejaarlijkse of tienjaarlijkse aanpassingen doorvoert.

Artikel 12

Indien het netmanagement niet tijdig wordt aangepast in de zin van artikel 11, blijft ze in haar ongewijzigde vorm gewoon van toepassing. Op die manier wordt een gebrek aan continuïteit in de toepassing ervan vermeden.

Artikel 13

De in dit artikel aan de VVM opgelegde verplichting vloeit voort uit de voorgaande artikelen en heeft geen verdere toelichting.

Artikel 14

Dit artikel voorziet dat de Vlaamse regering de uitvoering van het netmanagement door de VVM evalueert aan de hand van de in artikel 8, tweede lid genoemde criteria. In de beheersovereenkomst met de VVM zullen de gevolgen verbonden aan de evaluatie nader worden bepaald.

AFDELING 2

Exploitatie

In de artikelen 15 t.e.m. 18 worden de exploitatievoorwaarden voor geregeld vervoer nader omschreven.

De geregelde vervoersdiensten worden thans geregeld door de artikelen 3 t.e.m. 10 van de besluitwet van 30 december 1946. De organisatie van de bezoldigde geregelde vervoersdiensten in het Vlaamse Gewest gebeurt, overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 31 juli 1990, door de Vlaamse Vervoermaatschappij.

In deze afdeling wordt voor het geregeld vervoer een nieuwe regeling voorzien ter vervanging van de bepalingen in dit verband in de besluitwet van 1946.

Artikel 15

Dit artikel bepaalt op algemene wijze dat de Vlaamse regering de exploitatievoorwaarden voor het geregeld vervoer vastlegt. Op basis van deze bepaling zal de Vlaamse regering desgevallend een reglementering kunnen uitwerken zowel voor het bezoldigd als voor het onbezoldigd geregeld vervoer. Vandaag liggen deze voorwaarden vervat in het besluit van 20 september 1947 houdende algemeen reglement betreffende het geregeld vervoer, het geregeld tijdelijk vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer. Artikel 25 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende de oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij dat bepaalt dat de VVM met de Vlaamse regering een beheersovereenkomst sluit, blijft echter onverminderd gelden.

Artikel 16

Dit artikel belast de VVM als enige met de organisatie van het bezoldigd niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer in het ganse Vlaamse Gewest. De belangrijkste argumenten om alleen de VVM met het niet-geliberaliseerd geregeld vervoer te belasten, bestaan erin dat op die manier conflictsituaties tussen meerdere exploitatiemaatschappijen die in eenzelfde gebied opereren zoveel als mogelijk vermeden worden en dat dergelijke bedrijfsstructuur een waarborg uitmaakt voor een efficiënte dienstverlening naar de reizigers toe.

Het geregeld vervoer wordt opgedragen aan de VVM, maar deze kan op haar beurt, de exploitatie ervan toevertrouwen aan derden en dit door middel van een contractuele uitbesteding van de exploitatie van geregelde vervoersdiensten die onderworpen is aan de wetgeving inzake de overheidsopdrachten (de wet van 24 december 1993).

Het derde lid van dit artikel biedt aan het Vlaamse Gewest de mogelijkheid om een samenwerkingsakkoord af te sluiten met de andere Gewesten. Er bestaan reeds samenwerkingsakkoorden, namelijk enerzijds tussen het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest in verband met het grensoverschrijdend openbaar vervoer tussen het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest en anderzijds tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest. Aldus wordt het monopolie van de VVM voor wat het niet-grensoverschrijdend bezoldigd geregeld vervoer betreft doorbroken in zoverre door de vervoersmaatschappijen van het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest de gewestgrenzen overschreden worden.

Artikel 17

Dit artikel regelt de afgifte van vergunningen voor geregelde vervoersdiensten die ingevolge de Europese regelgeving geliberaliseerd zijn.

De exploitatie van deze geregelde vervoersdiensten is onderworpen aan een voorafgaande vergunning. Het exploiteren van een geregelde dienst zonder voorafgaande vergunning is strafbaar.

De voor het Vlaamse Gewest bevoegde instantie voor de afgifte van deze vergunningen is de Vlaamse regering.

Op basis Verordening (EG) nr. 11/98 kunnen (sedert 1 juli 1992) alle vervoersondernemers met een vestiging in een Europese Lid-Staat, die voldoen aan de voorwaarden van deze Verordening, een vergunning krijgen voor grensoverschrijdend geregeld vervoer, d.w.z. geregeld vervoer dat over het grondgebied loopt van meer dan één Lid-Staat. Dergelijke diensten kunnen dus ook verricht worden op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

De vergunningen hiervoor worden, overeenkomstig artikel 6, 1. van de verordening, door de Vlaamse regering afgeleverd wanneer het vertrekpunt in Vlaanderen gelegen is. Een mogelijk voor-

beeld hiervan is een grensoverschrijdende geregelde dienst tussen De Panne (Vlaams Gewest) en Duinkerken (Frankrijk).

Paragraaf één, tweede lid bepaalt daarentegen, overeenkomstig artikel 7, 1. van de verordening, dat wanneer het vertrekpunt gelegen is op het grondgebied van een andere lidstaat, de vergunning wordt afgeleverd met instemming van de Vlaamse regering, ten minste voor zover er reizigers zullen worden opgenomen of afgezet op het Vlaamse grondbied.

De VVM is in dit geval, in tegenstelling tot wanneer zij aan niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer doet, uiteraard eveneens onderworpen aan deze vergunningsplicht voor wat betreft grensoverschrijdende geregelde lijnen die behoren tot het Vlaams streekvervoer. Aan deze hogere regelgeving kunnen de lidstaten immers geen afbreuk doen.

Slechts op grond van de in de verordening genoemde gronden kan de Vlaamse regering dergelijke vergunning weigeren af te leveren (zie artikel 7, lid 4 van de verordening). Zo kan de vergunning geweigerd worden indien de aanvrager niet in staat is het vervoer waarvoor hij een aanvraag heeft ingediend, te verrichten met het materieel waarover hij rechtstreeks beschikt. De vergunning kan eveneens geweigerd worden indien wordt vastgesteld dat het vervoer waarop de aanvraag betrekking heeft, het bestaan van geregelde diensten waarvoor reeds een vergunning is verleend rechtstreeks bedreigt, uitgezonderd in het geval dat het geregeld vervoer in kwestie slechts door één vervoerder of groep vervoerders wordt geëxploiteerd.

Overeenkomstig artikel 5, 4., van de verordening wordt het model van de vergunning door de Commissie vastgelegd. Het derde lid van voormeld artikel legt de vermeldingen op de vergunningen vast. Aan de lidstaten wordt op dit vlak bijgevolg geen bevoegdheid toegekend.

Paragraaf 2 betreft de duur van de vergunningen. De in de besluitwet van 30 december 1946 bepaalde vergunningsduur van maximum 10 jaar wordt hier niet langer gehandhaafd. Zoals dit door artikel 5, 2. van de verordening voorgeschreven is, wordt de duur van de vergunningen gebracht op hoogstens vijf jaar. Na het verstrijken van de vergunningsduur kan de Vlaamse regering de vergunning op aanvraag hernieuwen voor een nieuwe periode van maximum vijf jaar. Het aantal keren dat een vergunning hernieuwd kan worden, is onbeperkt.

Overeenkomstig artikel 7, 3. van dezelfde verordening bepaalt paragraaf 3 dat de Vlaamse regering een beslissing neemt tot weigering of toekenning van een vergunning binnen vier maanden na de datum van indiening van de vergunningaanvraag door de vervoerder. De aanvrager wordt vervolgens aangetekend op de hoogte gebracht van de genomen beslissing.

In paragraaf 4 worden verplichtingen opgesomd waaraan de exploitanten van de in dit artikel bedoelde geregelde vervoerdiensten binnen het Vlaamse Gewest zich moeten houden.

Het niet naleven van deze verplichtingen kan leiden tot een tijdelijke intrekking van de vergunning.

De vergunningsbepalingen inzake regelmaat, te verzorgen verbindingen, continuïteit, frequentie en reisweg van de geleverde dienst moeten de ganse duur van de vergunning nageleefd worden. Deze bepalingen zijn immers inherent aan een geregelde vervoersdienst.

Deze verplichting en de verplichting tot het voorzien van de nodige halte-uitrustingen en dienstregelingen vormen een waarborg voor een kwaliteitsvolle dienstverlening naar de reizigers toe.

De exploitanten moeten de ganse duur van de vergunning voldoen aan de wettelijke bepalingen inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg. Deze bepalingen zijn opgenomen in het KB van 5 september 1978 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg. Volgens artikel 2, § 1, van dat KB dient elke natuurlijke persoon die het beroep van personenvervoerder wenst uit te oefenen betrouwbaar te zijn ; over voldoende financiële draagkracht te beschikken en te voldoen aan de voorwaarde van vakbekwaamheid.

Om controle op de in andere lidstaten gevestigde exploitanten mogelijk te maken moet de vergunning zich aan boord van het voertuig bevinden. Gezien de dienst doorgaans geleverd wordt met meerdere voertuigen, volstaat een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de vergunning.

De houders van de in dit artikel bedoelde vergunningen kunnen onderworpen worden aan de door de Vlaamse regering vastgelegde tarieven. Dit kunnen, maar hoeven niet, de door de VVM toegepaste tarieven zijn.

De Europese regelgeving staat deze tariefplicht niet in de weg.

Uit artikel 10, 2., van verordening (EG) nr. 11/98 blijkt dat de exploitant ervoor moet zorgen dat de tarieven, voor zover deze niet bij de wet zijn vastgesteld, door alle gebruikers gemakkelijk kunnen worden geraadpleegd.

Aan de Vlaamse regering wordt tevens de mogelijkheid geboden om naast de in dit artikel vermelde verplichtingen bijkomende exploitatievoorwaarden in te voeren (artikel 10, 3., van deze verordening).

Volgens paragraaf 5 kan de regering de vergunning tijdelijk intrekken voor een maximumtermijn van drie maanden indien de vergunninghouder de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan niet naleeft.

Deze bepaling handhaaft deels artikel 22, lid 1 van de besluiten van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars waarin gesteld wordt dat de akte van machtiging kan ingetrokken worden bij ernstige overtreding van de bepaling en voorwaarden ervan.

Naast het niet naleven van de vergunningsbepalingen kunnen in dit ontwerp ook andere inbreuken op het decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan tot een intrekking leiden.

Een in dit ontwerp bedoelde intrekking is denkbaar in het geval de exploitant de bepalingen in de vergunning betreffende de continuïteit en de regemaat van de dienst niet heeft gerespecteerd. Een intrekking is eveneens mogelijk wanneer de exploitant tijdens de duur van de vergunning vanaf een bepaald moment niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer.

Artikel 18

Het door het besluit van de regent van 20 september 1947 houdende algemeen reglement betreffende het geregeld vervoer, het geregeld tijdelijk vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer toegelaten vervoer van colli, wordt in dit ontwerp overgenomen.

De regering bepaalt de voorwaarden waaronder het vervoer van colli mogelijk is zoals de tarieven, de bergruimte, enz.

Daar het vervoer van personen het hoofddoel blijft, mag het vervoer van colli geen hinder of gevaar voor de reizigers tot gevolg hebben.

HOOFDSTUK III

Bijzondere vormen van geregeld vervoer

AFDELING 1

Exploitatie

Artikel 19

De exploitatie van bijzondere vormen van geregeld vervoer is niet langer aan vergunningsplicht onderworpen wanneer er tussen de organisator en de vervoerder een overeenkomst gesloten is.

Deze nieuwe regel vloeit voort uit enerzijds Verordening (EG) nr. 11/98 van 11 december 1997 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het grensoverschrijdend vervoer van personen met touringcars en met autobussen, en anderzijds Verordening (EG) nr. 12/98 van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn.

Deze Verordeningen regelen respectievelijk de grensoverschrijdende en de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer.

Terwijl Verordening (EG) nr. 11/98 (grensoverschrijdend vervoer) van toepassing is op zowel in België als in andere lidstaten gevestigde exploitanten, is Verordening (EG) nr. 12/98 (niet-grensoverschrijdend vervoer) slechts van toepassing op exploitanten gevestigd in een andere lidstaat dan België. Toch geldt in onderhavig ontwerp het wegvallen van de vergunningsplicht voor de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer eveneens voor exploitanten die in België gevestigd zijn. Voormelde exploitanten kunnen bij gebreke van een overeenkomst een bijzondere vorm van geregeld vervoer verrichten mits hiervoor een vergunning werd verleend.

De aangehaalde verordeningen leiden vervolgens eveneens tot de afschaffing van het door de besluitwet van 1946 en het decreet tot oprichting van de VVM, aan de VVM toegekende prioriteitsrecht inzake de bijzondere vormen van geregeld vervoer.

Deze Verordeningen stellen dat een vergunning voor deze vormen van vervoer niet langer vereist is mits een overeenkomst daartoe gesloten werd tussen de vervoerder en de opdrachtgever. Wanneer geen overeenkomst gesloten werd, dient wel een vergunning aangevraagd te worden (artikel 4, 4., van verordening 11/98). Deze mogelijkheid geldt niet voor exploitanten met vestiging in een andere lidstaat die binnen het Vlaamse Gewest een bijzondere vorm van geregeld vervoer willen exploiteren (artikel 3, 1., van verordening 12/98). Voormelde exploitanten kunnen bijgevolg geen bijzondere vormen van geregeld vervoer exploiteren zonder hiervoor een overeenkomst te hebben gesloten.

Overeenkomstig het tweede lid is de Vlaamse regering gemachtigd de vergunningen af te leveren voor de exploitatie van de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer waarvoor er geen overeenkomst is afgesloten. De regering dient eveneens de aanvraagprocedure, de vorm en de vermeldingen hiervan vast te leggen.

Het Vlaamse Gewest kan met de andere Gewesten een samenwerkingsakkoord afsluiten omtrent de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer, die de gewestgrens overschrijden. Wanneer de aanbieders van deze vorm van vervoer over een overeenkomst beschikken, is er uiteraard geen probleem. Wanneer er echter geen dergelijke overeenkomst werd afgesloten, kunnen ze, aangezien ze niet in Vlaanderen gevestigd zijn, geen vergunning krijgen die afgeleverd is door de Vlaamse regering. Bijgevolg wordt in de mogelijkheid voorzien om dit probleem in een samenwerkingsakkoord te regelen.

Het vierde en vijfde lid van dit artikel voorzien in een regeling voor de grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer. In dit geval wordt er door de Vlaamse regering een vergunning afgeleverd die beantwoordt aan de vereisten gesteld door verordening nr. 11/98, indien het punt van vertrek in Vlaanderen gelegen is. Indien daarentegen het vertrekpunt gelegen is in een andere EU-lidstaat en voor zover er reizigers zullen worden opgenomen of afgezet op het Vlaamse grondgebied wordt deze vergunning met instemming van de Vlaamse regering.

De overeenkomst tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer dient enkele vermeldingen te bevatten. Aan de regering wordt de mogelijkheid geboden om aan de in het ontwerp opgesomde vermeldingen andere vermeldingen toe te voegen.

In deze nieuwe regeling kan het werknemersvervoer door gelijk wie verricht worden. De door de besluitwet van 1946 voorziene bepaling die stelt dat werknemersvervoer enkel door de werkgever zelf georganiseerd kan worden, kan in dit ontwerp niet langer gehandhaafd worden.

Om controle op deze diensten mogelijk te maken dient de overeenkomst of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan in het voertuig aanwezig zijn en getoond worden op verzoek van de bevoegde ambtenaren.

Om een zicht te krijgen op het aantal exploitaties van bijzondere vormen van geregeld vervoer in het Vlaamse Gewest, legt het ontwerp een meldingsplicht op aan alle vervoersondernemers die binnen het Vlaamse Gewest een bijzondere vorm van geregeld vervoer verrichten. Binnen een termijn van 15 dagen na het afsluiten van de overeenkomst dient de vervoerder de door de Vlaamse regering aangewezen instantie hiervan in kennis te stellen. Deze bepaling vloeit ook deels voort uit Verordening nr. 12/98 die aan de Lid-Staten de verplichting opgelegd per kwartaal de gegevens mee te delen betreffende bijzonder geregeld vervoer dat tijdens het betreffende kwartaal is verricht door de aldaar gevestigde vervoersondernemers. De in deze bepaling voorziene meldingsplicht vormt het middel daartoe. Ze geldt echter ook t.a.v. de niet in het Vlaamse Gewest gevestigde vervoersondernemers die in het Vlaamse Gewest bijzondere vormen van geregeld vervoer verrichten.

Paragraaf 5 maakt de intrekking van de vergunning mogelijk ingeval de vergunninghouder de bepalingen van onderhavig decreet niet naleeft.

Paragraaf 6 vraagt geen toelichting.

Artikel 20

Deze bepaling heeft tot doel de mogelijkheid te creëren om bepaalde vormen van vervoer die beantwoorden aan de definitie van bijzonder geregeld vervoer maar die niet-beroepsmatig verricht worden geheel of gedeeltelijk te onderwerpen aan de regeling van dit decreet. Dit moet toelaten om onder meer VZW's, ondernemingen, scholen en ge-

meentebesturen toe te laten ophaalvervoer van leerlingen te verrichten.

AFDELING 2

Statistieken

Artikel 21

Dit artikel behoeft geen commentaar.

HOOFDSTUK IV

Bepalingen gemeen aan de hoofdstukken II en III :
vervoer voor eigen rekening

Artikel 22

Dit artikel neemt de voorwaarden uit de definitie van vervoer voor eigen rekening uit artikel 2, 4. van verordening nr. 11/98 over.

Artikel 23

Artikel 13 van verordening nr. 11/98 stelt dat er in plaats van een vergunning een attest vereist is voor het verrichten van wegvervoer voor eigen rekening.

De Vlaamse regering is gemachtigd het attest af te leveren voor de exploitatie van het vervoer voor eigen rekening. De regering dient eveneens de aanvraagprocedure, de vorm en de vermeldingen hiervan vast te leggen.

Paragraaf 2 maakt de intrekking van het attest mogelijk ingeval de houder van het attest de bepalingen van artikel 22 of de uitvoeringsbesluiten niet naleeft.

Artikel 24

Deze bepaling spreekt voor zich.

HOOFDSTUK V

De taxidiensten

De in dit ontwerp voorziene regeling van de taxidiensten is in de eerste plaats gebaseerd op de wet van 27 december 1974 (*B.S.*, 31 december 1974). De regeling vindt tevens steun in de ordonnantie inzake de taxidiensten en de verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder van 27 april 1995 (*B.S.*, 1 juni 1995) en het advies van de Raad van State bij het voorontwerp van deze ordonnantie (*R.v.St.*, afd.wetg., 2.6.1994, *Gedr.St.*, Br.Hoofdst.G., 1994-95, A-368/1).

AFDELING 1

Vergunning en exploitatie

Artikel 25

De exploitatie van een taxidienst blijft onderworpen aan een voorafgaande vergunning.

Het door de wet van 27 december 1974 gemaakte onderscheid tussen exploitatievergunningen en vergunningen voor het stationeren wordt in dit decreet niet overgenomen. De in onderhavig decreet bedoelde vergunning omvat de toelating om een taxidienst te exploiteren en om standplaatsen op de openbare weg in te nemen mits de vergunning het gebruik hiervan expliciet vermeldt (zie verder).

Een vergunning is op basis van de huidige wetgeving vereist wanneer de exploitatie van de dienst vanop het grondgebied van het Vlaamse Gewest gebeurt. Houders van taxidiensten met een exploitatiezetel buiten het Vlaamse Gewest kunnen bijgevolg hun diensten in het Vlaamse Gewest leveren zonder onderworpen te zijn aan deze regeling (zie in dit verband artikel 14, 3 van het KB van 2 april 1975 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten dat bepaalt dat elke bestuurder, zodra hij vrij is, de personen moet opnemen die wensen zich te laten vervoeren, zelfs indien hij zich dan op het grondgebied van een andere gemeente bevindt dan waar de aan de exploitant gemachtigde standplaats gelegen is).

De vergunning dekt slechts de exploitatie van de taxidiensten die beantwoorden aan de hogervermelde definitie met uitsluiting van elke andere vorm van personenvervoer (geregeld of bijzonder geregeld vervoer) door middel van voertuigen.

Artikel 26

Paragraaf 1 maakt het de gemeenten mogelijk de exploitatievoorwaarden van de taxidiensten vast te leggen binnen de door de Vlaamse regering vastgestelde grenzen.

Paragraaf 2 betreft de afgifte van de vergunningen voor het exploiteren van een taxidienst. De afgifte van deze vergunningen blijft gebeuren op gemeentelijk niveau. Het ontwerp behoudt aldus het systeem dat de wet van 27 december 1974 heeft ingevoerd. De bestaande administratieve diensten die belast zijn met de afgifte van de vergunningen zijn goed ingericht zodat dit aspect behouden kan blijven.

De bevoegde gemeente is de gemeente waar de kandidaat-exploitant de taxidienst feitelijk wil exploiteren. Deze overheid levert de vergunningen af rekening houdend met het openbaar nut die deze dienst voor de betrokken gemeente kan hebben. Het begrip "openbaar nut van de dienst" werd reeds verduidelijkt bij het aannemen van artikel 4 van de wet van 27 december 1974 en daar wordt volledig naar verwezen.

Indien de kandidaat-exploitant in verschillende gemeenten taxidiensten wil exploiteren dient deze over de respectieve vergunningen, afgeleverd door deze gemeenten te beschikken. In dit geval zal de kandidaat-exploitant in de meeste gevallen over meerdere voertuigen dienen te beschikken. Het openbaar nut, ter wille waarvan de vergunning is verleend, vereist immers dat het betrokken voertuig beschikbaar is.

Vergunninghouders van diensten voor het verhuuren van voertuigen met bestuurders kunnen op basis van paragraaf 3 tevens een vergunning bekomen voor het exploiteren van een taxidienst. Hierbij dienen wel enkele voorwaarden vervuld te zijn: het exploiteren van een taxidienst mag slechts een bijkomende activiteit vormen, de exploitant moet hiervoor een bijkomende vergunning krijgen en er dient een bijkomende belasting betaald te worden. Het spreekt voor zich dat de vergunningverlenende gemeente de afgifte van dergelijke vergunning afhankelijk moet maken van het openbaar nut van de beoogde dienst.

Paragraaf 4 neemt inzake de tarieven de bestaande regeling over.

In tegenstelling tot de huidige wet op grond waarvan de vergunning per voertuig afgeleverd wordt en de exploitant in eenzelfde gemeente aldus

meerdere vergunningen kan hebben, kan het bevoegde college volgens paragraaf 5 slechts één vergunning aan de aanvrager afleveren, voor wat het grondgebied van de bevoegde gemeente betreft. Deze vergunning heeft betrekking op één of meerdere voertuigen, afhankelijk van het aangevraagde aantal én het openbaar nut van de dienst. De vergunning dient te vermelden of er gebruik zal worden gemaakt van standplaatsen op de openbare weg.

Artikel 27

Dit artikel stelt dat een vergunning maar kan afgegeven worden wanneer dit om redenen is van het openbaar nut van de dienst. Met betrekking tot het openbaar nut wordt gesteld dat het bevoegde college bij de afgifte van de vergunning rekening dient te houden met het maximum aantal voertuigen die in de betrokken gemeente kunnen ingezet worden. Dit maximum aantal voertuigen wordt vastgelegd door het college van burgemeester en schepenen. Met betrekking tot de bevoegdheid van het (in casu Vlaams) Gewest om dergelijk maximum op te leggen, kan verwezen worden naar het advies van de Raad van State bij het hogergenoemde ontwerp van ordonnantie. De Raad stelt in dat advies dat het gewest regels kan vaststellen om de rendabiliteit van de taxibedrijven te waarborgen wanneer op voldoende wijze wordt aangetoond dat dit gelinkt is met het openbaar nut van de dienst.

Artikel 28

Paragraaf 1 handhaaft de bepaling van artikel 5, § 1, van de wet van 1974 betreffende de taxidiensten. Er wordt er echter voor geopteerd om enkel de gemeente waar de exploitant zijn taxidienst wil exploiteren te belasten met het onderzoek omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

Paragraaf 2 bepaalt dat wanneer een vergunning wordt afgeleverd aan een rechtspersoon, de statutaire instelling belast met het dagelijks beheer persoonlijk aan dezelfde voorwaarden moet voldoen als die bepaald in § 1.

Indien aan deze voorwaarde niet langer voldaan is, kan het bestuur overgaan tot de onmiddellijke intrekking van de vergunning.

Artikel 29

Deze bepaling handhaaft de bepalingen voorzien onder artikel 6 van de huidige wet.

Er werd echter rekening gehouden met de ontwikkeling van de financieringstechnieken bij aankoop van een voertuig. Daarom wordt voorzien dat de exploitant hetzij eigenaar van het voertuig moet zijn, hetzij erover dient te beschikken krachtens een contract van verkoop op afbetaling of een leasingovereenkomst.

De mogelijkheid om beroep te doen op een vervangingsvoertuig werd gehandhaafd ten einde te vermijden dat de exploitant verplicht zou zijn de exploitatie te stoppen omwille van een tijdelijke onbeschikbaarheid van zijn voertuig.

Anders dan bij de reservevoertuigen, gaat het hier om het hoofd te bieden aan een langere onbeschikbaarheid van het voertuig die te wijten kan zijn aan diefstal, een ongeluk, of een mechanisch defect. Op die manier wordt aan de exploitant de mogelijkheid geboden om de immobilisatie van zijn broodwinning gedurende verschillende dagen te verhelpen.

Omwille van vastgestelde misbruiken (bepaalde vervangingsvoertuigen worden bijvoorbeeld samen ingezet met de gemachtigde voertuigen), wordt voorzien dat de vergunning om beroep te doen op een vervangingsvoertuig slechts afgegeven mag worden voor een periode van drie maanden en dat die niet hernieuwd kan worden.

Paragraaf 3 handhaaft het door de wet van 27 december 1974 ingevoerde verbod.

Artikel 30

Het in de wet van 27 december 1974 voorziene systeem van overdraagbaarheid en verdeelbaarheid van vergunningen wordt in dit ontwerp, gezien de talrijke misbruiken ingevolge dit systeem, gewijzigd.

Artikel 7 van deze wet voorziet dat de exploitatievergunning persoonlijk en onoverdraagbaar is en dat die slechts verdeelbaar is wanneer de houder van de vergunning die als een geheel en onder bepaalde voorwaarden overlaat aan personeelsleden van zijn onderneming. Het tweede lid van dit artikel maakt evenwel afwijkingen op deze principes mogelijk. Een van die afwijkingen bestaat erin dat

de vergunninghouder over de mogelijkheid beschikt om de vergunning over te laten aan familieleden, aan een natuurlijke of rechtspersoon die reeds een taxidienst exploiteert of aan een rechtspersoon waarbij de overdrager aan het beheer ervan deelneemt gedurende ten minste drie jaar.

Zoals reeds gezegd, zijn deze afwijkingen een bron voor tal van misbruiken geweest. Het meest voorkomende misbruik bestaat in de oprichting van rechtspersonen die over één of meerdere vergunningen beschikken en die zich beroepen op de stopzetting van hun activiteit om hun vergunningen over te dragen vooraleer hun faillissementsaanvraag in te dienen ; dit ten nadele van de arbeiders en de RSZ.

Om komaf te maken met dergelijke schadelijke praktijken voorziet het ontwerp in een principiële onoverdraagbaarheid van vergunningen. Voor bepaalde bijzondere gevallen wordt evenwel een uitzondering gemaakt. In deze gevallen is telkens de voorafgaande machtiging van het bevoegde college vereist.

Ten eerste is voorzien dat de echtgeno(o)t(e) of de duurzaam samenwonende partner en bepaalde familieleden van een overleden exploitant of van een exploitant die permanent werkonbekwaam is, de machtiging kunnen krijgen om de exploitatie tot de einddatum van de vergunning voort te zetten. Deze bepaling handhaaft artikel 7, § 2, 1°, van de huidige wet. Met duurzaam samenwonende partner, wordt zowel diegene bedoeld die een zogenaamd "samenlevingscontract" heeft afgesloten, als diegene die feitelijk duurzaam samenwoont.

Bovendien en teneinde de exploitant die over een vergunning beschikt en die zijn exploitatie wenst voort te zetten in het kader van een maatschappij die hij opricht, niet te straffen, voorziet het ontwerp in de tweede plaats dat, mits een voorafgaande machtiging van het bevoegde college, de exploitant zijn vergunning mag inbrengen in zijn maatschappij op voorwaarde dat hij tegelijkertijd de grootste aandeelhouder is en de zaakvoerder die belast is met het dagelijks beheer van deze maatschappij en dit tot de vervaldatum van de vergunning met inbegrip van de eventuele hernieuwingen. De inbreng van de vergunning moet volledig en definitief zijn ; de inbreng van het vruchtgebruik van de vergunning volstaat dus niet. De bedoeling van deze regeling bestaat erin aan de exploitanten toe te laten de juridische vorm te kiezen die het meest aangepast is aan zijn toestand, maar dit mag weliswaar niet gebruikt worden om het verbod van overdracht van een vergunning te omzeilen. Dit

betekent met andere woorden dat de natuurlijke persoon die zijn vergunning inbrengt bij de rechtspersoon die hij opricht, in geen geval deze exploitatievergunning mag overdragen door een overdracht van de maatschappelijke aandelen of aandelen van deze rechtspersoon voor het verstrijken van de vervaldatum van de vergunning. Indien dit wel het geval is, kan het bevoegde college beslissen om de vergunning in te trekken. De overdracht van de vergunning is, met andere woorden, pas mogelijk op het ogenblik dat de rechtspersoon zelf een vergunning heeft aangevraagd. Vóór het verstrijken van de vervaldatum van de vergunning, die oorspronkelijk was aangevraagd door een natuurlijke persoon, is er dus geen overdracht van deze vergunning mogelijk. Een overdracht van aandelen vóór het verstrijken van de vervaldatum van de vergunning is daarentegen wel mogelijk, maar dan moet de koper een nieuwe vergunning aanvragen, met alle risico's van dien gelet op een mogelijke weigering.

Een derde mogelijke vorm van overdracht valt te kaderen binnen paragraaf 3. Deze paragraaf voorziet de mogelijkheid voor rechtspersonen om hun vergunningen te verdelen onder hun personeelsleden mits voorafgaande toestemming hiervoor van het bevoegde college en onder drie voorwaarden. De bedoeling van deze voorwaarden bestaat erin te vermijden dat de overdracht van de vergunning in het kader van een verdeling, een bedrieglijk karakter zou hebben.

Het tweede lid van paragraaf 3 stelt dat, met uitzondering van het geval waarbij de hernieuwing van de vergunning geweigerd wordt omwille van één van de redenen bedoeld in artikel 31, § 2, of het geval waarbij de vergunning ingetrokken of geschorst wordt, de vergunninghouder die beslist zijn taxi-exploitatie stop te zetten, gedurende een periode van tenminste drie jaar na datum van de akteneming hiervan door het college van de gemeente waar hij zijn taxi-exploitatie had, geen vergunning kan verwerven, noch meerderheidsvennoot worden in een rechtspersoon die houder is van een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst of deze heeft aangevraagd. Wanneer de vergunninghouder verhuist en om deze reden zijn exploitatie stopzet, kan hij in zijn nieuwe gemeente een vergunning aanvragen. Het "bevoegde college" is dit bedoeld in artikel 26, § 2. Deze bepaling heeft als doel de hogerbeschreven misbruiken tegen te gaan.

Buiten de gevallen bedoeld in paragraaf 2 en 3 kan een rechtspersoon zijn vergunning niet overdragen. De (on)overdraagbaarheid van de vergunning

moet evenwel onderscheiden worden de (on)overdraagbaarheid van de rechtspersoon zelf. In dit verband dient gewezen te worden op de overdrachtsmechanismen vervat in de wetten op de handelsvennootschappen die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. Ingevolge deze wetgeving is de overdracht van een taxidienst mogelijk door een overdracht van aandelen. De kandidaat-koper van de aandelen van een rechtspersoon die een taxidienst exploiteert, kan met andere woorden de exploitatie van deze rechtspersoon voortzetten op voorwaarde evenwel dat hij de lasten, verplichtingen en schulden voor zijn rekening neemt. De kandidaat zal bovendien zelf persoonlijk moeten voldoen aan de wettelijke verplichtingen die ten laste van exploitanten gelegd worden.

Artikel 31

De duur van de vergunning, die nu 10 jaar bedraagt, wordt in dit ontwerp beperkt tot vijf jaar. De vergunning is hernieuwbaar voor termijnen van dezelfde duur. Deze kortere duur moet het bestuur in staat stellen om na te gaan of de exploitant zijn activiteit nog uitoefent en of hij de wettelijke voorwaarden nog steeds vervult. Daarnaast biedt deze termijn tevens de mogelijkheid om vergunningen, op grond waarvan niet of te weinig geëxploiteerd wordt, sneller terug in de sector te brengen.

Dit artikel verduidelijkt vervolgens de gevallen waarvoor de lokale overheid de hernieuwing van de vergunning zal kunnen weigeren. Het gaat hier in de eerste plaats om wettelijke en reglementaire voorwaarden, principes of bepalingen die aantonen hetzij dat de exploitant niet in staat is de voorwaarden te vervullen inzake zedelijke waarborgen, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit die vereist zijn, hetzij dat hij vrijwillig de bedoeling heeft de reglementen van zijn beroep niet te eerbiedigen. Met de reglementen van het beroep van taxi-ondernemer worden onder meer bedoeld : de bepalingen van de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en de bescherming van de consument ; de verzekeringswetgeving en de sociale of boekhoudkundige wetgeving.

De hernieuwing van de vergunning kan vervolgens ook geweigerd worden wanneer, rekening houdend met het openbaar nut van de dienst, de exploitatie niet rendabel is. De rendabiliteit van de taxidiensten mag niet verward worden met de voorwaarden inzake solvabiliteit van de onderneming. De rendabiliteit moet getoetst worden aan het openbaar nut van de betrokken taxidienst terwijl de sol-

vabiliteit betrekking heeft op de financiële toestand van de onderneming. Wat de bevoegdheid betreft van de gewesten om criteria inzake rendabiliteit vast te leggen, kan verwezen worden naar het hieromtrent hogervermelde standpunt van de Raad van State.

Artikel 32

Deze bepaling handhaaft de bepaling voorzien onder artikel 9 van de huidige wet. Aan de in dit artikel opgesomde gevallen waarin de intrekking of schorsing van de vergunning mogelijk is, worden echter bijkomende situaties toegevoegd waarin eveneens kan overgegaan worden tot de intrekking of schorsing. Het gaat om dezelfde gevallen als die waar de hernieuwing van de vergunning kan geweigerd worden. Zo zal de vergunning kunnen ingetrokken worden indien de gebezigde voertuigen niet verzekerd zijn of indien de exploitant de wetgeving op de handelspraktijken niet naleeft.

De mogelijkheid tot intrekking van de vergunning moet gezien worden als een maatregel die ertoe strekt het openbaar nut van de dienst te beveiligen.

Artikel 33

Deze bepaling probeert gehoor te geven aan de wens van de exploitant om zijn wagenpark te laten toe- of afnemen onder andere in functie van de veelzijdige behoeften van de klanten, van de uitbreiding van zijn onderneming of daarentegen van zijn wens om zijn activiteiten af te bouwen.

De toepassing van deze bepaling heeft een wijziging van het in de vergunning vermelde aantal voertuigen tot gevolg.

De tweede paragraaf van dit artikel voorziet tevens de mogelijkheid voor de exploitant om, gedurende een bepaalde periode, niet meer onderworpen te zijn aan de voorwaarden inzake rendabiliteit en terbeschikkingstelling van het publiek zoals voorzien bij artikel 31, § 2, 4°, van dit ontwerp. Dit kan bijvoorbeeld nuttig zijn bij een afwezigheid wegens een langdurige ziekte.

Artikel 34

Volgens deze bepaling kunnen exploitanten ertoe gemachtigd worden een beroep te doen op reservevoertuigen. Het betreft hier voertuigen die de exploitant kan inzetten wanneer het voertuig dat gewoonlijk gebruikt wordt, momenteel buiten dienst is (bijvoorbeeld voor het onderhoud van het gemachtigde voertuig, schouwing, klein defect, enz.).

Artikel 35

De bedoeling van deze bepaling is het vermijden van twistgevallen tussen exploitanten en klanten.

Artikel 36

De in de huidige wet gehanteerde begrippen taks en toeslag die voortvloeien uit het onderscheid tussen exploitatievergunning en vergunning voor het stationeren wordt door dit ontwerp niet langer gebruikt. In dit ontwerp is slechts sprake van één vergunning die zowel betrekking heeft op het exploiteren van de dienst als op het innemen van standplaatsen. De vergunning zal evenwel slechts een toelating inhouden om standplaatsen in te nemen wanneer dit uitdrukkelijk vermeld is in de vergunning.

De inning en de vordering van de in dit artikel voorziene belastingen gebeurt door de gemeentelijke overheden.

Paragraaf 1 stelt dat de vergunning voor een taxi-dienst (als hoofdactiviteit of bijkomend bij een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder) aanleiding geeft tot het innen van een belasting. Alhoewel overeenkomstig artikel 170, § 4, van de Grondwet de mogelijkheid om de fiscale autonomie van de gemeenten af te bakenen tot de exclusieve bevoegdheid van de federale wetgever behoort, zoals de Raad van State stelde in zijn advies, acht het Gewest het toch noodzakelijk om een maximumgrens te stellen aan de belastingbevoegdheid van de gemeente en aldus een beroep te doen op impliciete bevoegdheden. Deze maximumgrens houdt onder andere rekening met de noodzakelijkheid voor de exploitanten om een evenwicht tussen lasten en winsten te verzekeren. Zoals hierboven reeds werd aangegeven, werd ervoor geopteerd om de vergunningen af te leveren op gemeentelijk niveau, aangezien de bestaande gemeentelijke administratieve diensten goed hier-

voor ingericht zijn. Op basis van de door hen ontwikkelde know-how zijn ze het best in staat om te oordelen of een bijkomende taxi-dienst verantwoord is gelet op het openbaar nut. Door het instellen van een maximumgrens, wordt er echter vermeden dat gemeenten, waar het saturatiepunt bereikt is en waar dus, gelet op het openbaar nut vergunningen moeten worden geweigerd, excessief hoge belastingen zouden worden gevraagd voor het verlenen van de vergunningen.

De belastingen die vandaag van toepassing zijn wat betreft de exploitatievergunningen en de standplaatsvergunningen zullen nog steeds geïnd worden door de bevoegde lokale instanties tot de inwerkingtreding van dit artikel.

Paragraaf 2 en 3 leggen de grondslagen en tarieven vast van de in het vorig artikel bedoelde belastingen. Deze belastingen dienen jaarlijks betaald te worden en zijn verschuldigd per voertuig dat vermeld wordt in de vergunning.

De in paragraaf 4 voorziene belasting neemt de bestaande mogelijkheid tot het heffen hiervan over (zie huidig artikel 10, § 3, van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten).

Paragraaf 5 bepaalt dat de vermindering van het aantal voertuigen, de opschorting van de exploitatie, de opschorting of de intrekking van de vergunning of het buiten werking stellen van een of meerdere voertuigen voor welke reden dan ook geen aanleiding geeft tot een teruggave. De belastingen zijn m.a.w. in het betrokken kalenderjaar integraal verschuldigd ook wanneer de vergunninghouder in de praktijk met minder voertuigen exploiteert of niet meer exploiteert omwille van de genoemde redenen. Aangezien de belastingen jaarlijks verschuldigd zijn, wordt er dus bij de berekening ervan in het daarop volgende kalenderjaar rekening gehouden met de werkelijke toestand.

Paragraaf 6 spreekt voor zich.

Artikel 37

Op basis van dit artikel kan beroep ingesteld worden tegen de in het kader van dit hoofdstuk geno-

men weigeringsbeslissingen of beslissingen houdende intrekking of schorsing van de vergunning.

De procedureregels opgenomen in paragraaf 2 zijn voornamelijk gebaseerd op de huidige regeling (artikel 3, § 6, en artikel 9, § 2, van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten).

AFDELING 2

Het stationeren

Artikel 38

De in het kader van dit ontwerp afgeleverde vergunningen houden de toelating in tot het innemen van standplaatsen op de openbare weg in de gemeente waar de exploitant de vergunning heeft verkregen. Voor het stationeren op deze standplaatsen is met andere woorden niet langer een bewijs nodig zoals in de huidige regeling. De gemeente zal bij de afgifte van vergunningen bijgevolg rekening dienen te houden met het aantal standplaatsen op de openbare wegen behorend tot haar grondgebied.

Paragraaf 2 neemt de in artikel 14 van de wet van 1974 voorziene bepaling over.

Paragraaf 3 handhaaft artikel 15 van de wet van 1974 betreffende de taxidiensten.

Artikel 39

De wegbeheerder (gemeente, provincie of Vlaams Gewest) die nieuwe standplaatsen op de openbare weg wil aanleggen dient dit van meetaf aan te doen in samenspraak met de VVM. Op die manier kunnen de taxidiensten en de diensten voor geregeld vervoer in zekere mate op elkaar afgestemd worden.

Op de wegbeheerder rust tevens een informatieplicht ten aanzien van de taxi-exploitanten wanneer standplaatsen voor taxidiensten worden voorzien of afgeschaft.

AFDELING 3

Statistieken

Artikel 40

Deze bepaling handhaaft de bepaling van artikel 22, § 2, van de wet van 27 december 1974.

HOOFDSTUK VI

De diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

In de memorie van toelichting werd gewezen op het gebrek aan regeling van de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. Op die manier vormen deze diensten vandaag een bron van oneerlijke concurrentie voor de taximaatschappijen die onderworpen zijn aan ontelbare wettelijke verplichtingen.

Dit ontwerp poogt tegemoet te komen aan deze ernstige tekortkoming. Bij het opstellen ervan werd beroep gedaan op de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder.

AFDELING 1

Vergunning en exploitatie

Artikel 41

Terwijl in de huidige toestand de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder door geen enkele wetgeving gereguleerd worden, onderwerpt paragraaf 1 de exploitatie van zo'n dienst op het grondgebied van het Vlaamse Gewest aan een voorafgaande vergunning.

Paragraaf 2 stelt dat de vergunning geldig is voor het hele Vlaamse grondgebied. Ze wordt afgeleverd door de gemeente waar de exploitatiezetel van de kandidaat-vergunninghouder gevestigd is. Aangezien de vergunning geldig is voor het hele Vlaamse grondgebied, kan de kandidaat-vergunninghouder, die over meer dan één exploitatiezetel beschikt in het Vlaamse Gewest, kiezen in welke gemeente hij een vergunning aanvraagt.

Artikel 42

Paragraaf 1 van dit artikel laat de gemeenten toe de exploitatievoorwaarden van de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder vast te leggen binnen de grenzen bepaald door de Vlaamse regering. Hierbij worden evenwel 10 voorwaarden opgelegd die gerespecteerd moeten worden teneinde het specifieke karakter van de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder ten opzichte van de taxidiensten te verzekeren en om de hogere kwaliteit, die aan de klanten aangeboden wordt vast te leggen.

Het voornaamste kenmerk van deze diensten bestaat in het feit dat het voertuig slechts ter beschikking gesteld mag worden van een op voorhand bepaalde persoon, na een voorafgaande bestelling, mits een facturering na de dienst en krachtens een schriftelijke overeenkomst waarvan hetzij een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt en een kopie aan boord van het voertuig, hetzij het origineel aan boord van het voertuig.

Deze verduidelijkingen zijn onontbeerlijk om de scheiding tussen de taxidiensten en de hier bedoelde diensten werkelijk te kunnen maken.

De andere hypothesen die in het koninklijk besluit van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder bedoeld worden, worden in dit ontwerp niet overgenomen wegens de misbruiken die ze veroorzaakt hebben.

Het is eveneens om alle misbruiken, die onder de toepassing van de huidige wet gepleegd werden, te vermijden dat een bepaald aantal administratieve verplichtingen voorzien worden.

Paragraaf 2 van dit artikel belast de colleges van burgemeester en schepenen met de afgifte van de vergunningen. Gezien deze besturen ook de vergunningen voor de taxidiensten afleveren, worden deze het best in staat geacht om ook de vergunningen voor de hier bedoelde diensten af te leveren.

Het voor de afgifte van de vergunningen bevoegde college is het college van de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder zijn exploitatiezetel heeft.

Omwille van de specifieke noden waaraan de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder moeten voldoen, wordt de afgifte van de vergunningen in het ontwerp niet gekoppeld aan het openbaar nut van deze diensten. Bijgevolg

wordt geen beperking voorzien wat het totale aantal vergunningen betreft zodat iedere aanvrager die de in dit decreet en in haar uitvoeringsbesluiten voorwaarden vervult, automatisch een vergunning kan verkrijgen.

Vergunninghouders van taxidiensten kunnen op basis van paragraaf 3 tevens een vergunning bekomen voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. Om de eigenheid en onderscheiden finaliteit van deze respectieve diensten in dergelijke situatie evenwel te blijven garanderen dienen in dat geval de uiterlijke kenmerken van een taxi, behalve de taxameter, te worden verwijderd.

Paragraaf 4 betreft de tariefregeling. Naar analogie met de taxidiensten kan de gemeenteraad het toepasselijk tarief vaststellen. Ingeval de vergunningsvoorwaarden de toepassing van een bepaald tarief niet voorschrijven stelt het bevoegde college het tarief vast op voorstel van de exploitant. Gelet op de finaliteit van deze diensten en omwille van het duidelijk onderscheid tussen deze diensten en de taxidiensten, wordt bepaald dat de tarieven altijd hoger dienen te liggen dan de tarieven voor de taxidiensten.

Zoals bij de taxidiensten, bepaalt paragraaf 5, dat de gemeente slechts één vergunning kan afleveren per exploitant.

Artikel 43

Voor de toelichting bij deze bepaling kan verwezen worden naar de toelichting bij artikel 28 van het ontwerp.

Artikelen 44 en 45

Voor de toelichting bij deze artikelen kan verwezen worden naar de toelichting bij de artikelen 29 en 30 van dit ontwerp.

Artikel 46

Deze bepaling past, mutatis mutandis, de beginzelen toe vervat onder artikel 31 van het ontwerp. Vermits het openbaar nut van deze diensten minder belangrijk is dan in de taxisector, wordt geen verplichting houdende de weigering van vernieu-

wing, omwille van redenen die verband hebben met de rendabiliteit van de onderneming of met een tekort aan terbeschikkingstelling van het voertuig, voorzien.

Artikelen 47 en 48

Voor de toelichting bij dit artikel kan verwezen worden naar artikelen 32 en 33 van dit ontwerp.

Artikel 49

Zoals het geval is bij de taxidiensten, is het wenselijk om ook het verlenen van een vergunning voor de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, de belastingbevoegdheid van de betrokken gemeenten in te perken. Bijgevolg is het, zoals de Raad van State in zijn advies stelde, andermaal noodzakelijk om beroep te doen op de impliciete bevoegdheden bedoeld in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Het bedrag van 625 euro dat het ontwerp in paragraaf 2 voorziet, kan verantwoord worden door het feit dat de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder luxediensten zijn die veel hogere tarieven kunnen vragen dan de taxidiensten.

De bedragen zoals vastgelegd in paragraaf 2 en 3 zijn geen maximumbedragen zoals dit bij de taxidiensten wel het geval is. Aldus wordt aan de gemeenten niet de bevoegdheid verleend om zelf het bedrag van de verschuldigde belasting te bepalen. Dit verschil in behandeling met de taxidiensten wordt verantwoord door het feit dat de vergunningen voor de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder geldig zijn op het integrale grondgebied van het Vlaamse Gewest. Het is bijgevolg essentieel dat er overal in het Gewest éénzelfde bedrag aan belasting verschuldigd is en dit om shopping te vermijden tussen de kandidaat-exploitanten. Deze zouden immers allen hun exploitatiezetel kunnen vestigen in de gemeente die het laagste bedrag aan belasting eisen, wat eveneens voordelig is voor de betrokken gemeente die alle inkomsten binnenrijft. Op deze wijze wordt vermeden dat laatstgenoemde diensten zich tot de gemeente zouden wenden die het laagste bedrag aan belasting eist.

Paragraaf 5 spreekt voor zich.

Artikel 50

Voor de toelichting bij deze artikelen kan verwezen worden naar de toelichting bij artikel 37.

AFDELING 2

Het stationeren

Artikel 51

Dit artikel betreft de stationeermogelijkheden van de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder.

In tegenstelling tot de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst omvat de hier bedoelde vergunning geen toelating voor het stationeren op bepaalde plaatsen op de openbare weg. Omwille van de bijzondere aard van de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, zullen de voertuigen die ingezet worden voor de dienst zich uitsluitend voor de noden van de dienst op de openbare weg begeven en erop stationeren.

Het hiermee nagestreefde doel bestaat er opnieuw in zoveel mogelijk de verwarring tussen de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder en de taxidiensten te vermijden.

AFDELING 3

Statistieken

Artikel 52

Voor de toelichting bij dit artikel kan verwezen worden naar de toelichting bij artikel 40.

HOOFDSTUK VII

Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Artikel 53

Dit artikel betreft de oprichting van een Vlaamse Mobiliteitsraad bij de Sociaal-Economische Raad

van Vlaanderen naar analogie met de Havencommissie opgericht bij het decreet van 4 april 1990 tot wijziging van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische raad van Vlaanderen. Aan de Vlaamse Mobiliteitsraad wordt geen rechtspersoonlijkheid toegekend gezien dit niet nodig is om de doelstellingen waarvoor deze raad wordt opgericht te verwezenlijken. De MORA is hiërarchisch ondergeschikt aan de SERV.

Artikel 54

Dit artikel regelt de samenstelling van de MORA.

Paragraaf 1 bepaalt dat de MORA zevenentwintig door de Vlaamse regering benoemde leden telt : één voorzitter, één ondervoorzitter, zeventien leden en acht leden-deskundigen. De voorzitter, de ondervoorzitter en de leden hebben allen stemrecht. De plaatsvervangers zijn enkel stemgerechtigd wanneer het effectieve lid dat zij vervangen niet aanwezig is.

Paragraaf 2 regelt de voordracht van de voorzitter en de ondervoorzitter.

Paragraaf 3 duidt de verschillende sectoren en diensten aan die in de MORA met stemrecht vertegenwoordigd zijn. Het betreft sectoren en diensten die zich op een bepaalde manier bezighouden met verkeer en/of vervoer binnen het Vlaamse Gewest. Groeperingen met als doel verkeers- en/of vervoersaangelegenheden die geen of in zeer geringe mate betrekking hebben op het grondgebied van het Vlaamse Gewest zelf komen bijgevolg niet in aanmerking om in de MORA te zetelen. Hier valt te denken aan de lucht- en zeevaartsector.

Tot de stemgerechtigde leden behoren in de eerste plaats vier vertegenwoordigers uit de sector van het goederenvervoer waarbij voor elke vervoersmodus (spoor, weg en binnenwateren) vertegenwoordiging wordt voorzien.

Naast voormelde leden bestaan de stemgerechtigde leden tevens uit vier vertegenwoordigers van de aanbieders van personenvervoer : de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ; de Vlaamse Vervoermaatschappij ; Taxistop ; de Groepering van Taxi- en autolocatiebedrijven.

Negen leden worden voorgedragen door verenigingen die aan bepaalde voorwaarden dienen te voldoen : de verenigingen moeten opgericht zijn op particulier initiatief, hun belangrijkste activiteit

moet betrekking hebben op verkeers- en/of vervoersaangelegenheden, ze dienen representatief te zijn voor de ganse sector waarin ze actief zijn en hun activiteit mag niet beperkt zijn tot een bepaalde provincie maar moet zich integendeel uitstrekken over het grondgebied van het ganse Vlaamse Gewest. Onder andere de fietsersbond, de zwakke weggebruikers, enz. kunnen op deze wijze een forum krijgen.

Van de in deze paragraaf bedoelde leden wordt verwacht dat ze deskundig zijn in verkeers- en/of vervoersaangelegenheden in het algemeen en intermodaal vervoer in het bijzonder. De Conferentie van Europese Ministers van Transport (CEMT) heeft intermodaal vervoer gedefinieerd als 'het vervoer van goederen in dezelfde laadeenheid via meer dan één vervoersmodaliteit'. Een bepaalde mate van deskundigheid inzake het intermodaal vervoer van de voorgedragen leden kan verantwoord worden vanuit het steeds toenemende belang van intermodaal vervoer in de problematiek van het goederenvervoer (zie hiervoor : het reeds aangehaalde Witboek van de Europese Commissie en bijvoorbeeld het Plan van Aanpak Stimulering intermodaal vervoer van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

Paragraaf 4 bepaalt door wie de leden-deskundigen worden voorgedragen. Deze deskundigen zijn vaste leden van de MORA in tegenstelling tot derden waarop de MORA krachtens artikel 59, § 2, van dit ontwerp beroep kan doen voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken. Aangezien deze leden-deskundigen in de eerste plaats omwille van hun wetenschappelijke deskundigheid worden opgenomen in de MORA, is het niet van wezenlijk belang dat zij stemrecht zouden genieten. Dit neemt niet weg dat binnen de MORA moet gestreefd worden naar een consensus, wat trouwens de waarde van de adviezen gevoelig doet toenemen. Een eventueel minderheidsstandpunt kan vermeld worden in het advies.

Paragraaf 5 vraagt geen nadere toelichting.

De duur van het mandaat wordt in paragraaf 6, eerste lid op vier jaar bepaald. Het mandaat is onbeperkt hernieuwbaar.

Er wordt tevens een regeling voorzien voor de definitieve vervanging van de leden. Wanneer een lid zijn mandaat niet meer verder uitoefent (ontslagname, overlijden, enz.), treedt een plaatsvervanger in de plaats voor de duur van het mandaat. Het is evenwel ook mogelijk dat de vereniging of sector oordeelt dat zij niet langer achter haar vertegen-

woordiger kan staan ; dan wordt het betrokken lid op vraag van de vereniging of sector vervangen, mits een nieuw lid wordt voorgedragen.

In het kader van de door de Vlaamse regering geplande bestuurlijke hervorming, en na de concretisering van deze hervorming, zal de MORA op zijn conformiteit aan de gereorganiseerde Vlaamse administratie worden geëvalueerd.

Artikel 55

In paragraaf 1 van dit artikel wordt de bevoegdheid van de MORA omschreven. De MORA heeft een ruime bevoegdheid tot studie, aanbeveling en advies met betrekking tot alle aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit binnen het Vlaamse Gewest. In de vervulling van deze taken kan de MORA evenwel niet in de plaats treden van de administratie ; de MORA kan geen uitvoerings- en beheerstaken van deze laatste op zich nemen (bijvoorbeeld : beheer van impulsprogramma's, strategische plannen, enz.).

De MORA vervult voormelde taak ofwel op eigen initiatief, ofwel op vraag van de Vlaamse regering of het Vlaams Parlement. Het initiatiefrecht van het Vlaams Parlement is echter beperkt tot het vragen van adviezen met betrekking tot voorstellen van decreten. Op die manier wordt vermeden dat de MORA overbelast wordt en haar werking aldus in het gedrang komt.

Voor de toelichting bij paragraaf 2 kan verwezen worden naar de toelichting bij de vorige paragraaf.

Paragrafen 3 en 4 betreffen, in tegenstelling tot paragraaf 2, gevallen van verplicht advies.

Paragraaf 3 somt de gevallen op waarin de Vlaamse regering het advies van de MORA dient in te winnen. Het betreft hier inzonderheid volgende materies :

- De voorontwerpen van decreet en voorontwerpen van reglementair besluit die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van voorontwerpen van begrotingsdecreet.

Als sterk mobiliteitsgenererende activiteiten worden onder meer beschouwd : de aanleg en/of ingrijpende wijziging van wegen, trajecten voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, de aanleg en/of

ingrijpende uitbreiding van vliegvelden, zeehavens, waterwegen en havens voor de binnenvaart, de aanleg en/of ingrijpende uitbreiding van een industrieterrein, vakantiedorpen, hotelcomplexen, recreatieve en touristische voorzieningen, sportcomplexen, ziekenhuizen, verzorgingsinstellingen, winkelcentra, voor zover deze een verkeersaantrekende werking van een minimum aantal voertuigen per dag hebben enz. Dit begrip zal verder uitgewerkt worden in een uitvoeringsbesluit.

– Het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de inzake verkeer en vervoer bevoegde administraties en van de meerjareninvesteringsplannen en exploitaties van het geregeld vervoer, met uitzondering van het begrotingsbeleid inzake de havens en de luchthavens.

– De krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit, met uitzondering van het beleid inzake de havens en luchthavens.

– Alle ontwerpen inzake beleidsondersteuning.

Hiermee worden bedoeld : de beleidsnotas, de beleidsbrieven, de ontwerpen van het Vlaamse mobiliteitsplan, de multi-modale verkeersmodellen en de voorstellen van netnormering opgesteld op basis van artikel 5 van dit decreet.

Alle ontwerpen van samenwerkingsakkoord die betrekking hebben op verkeer en vervoer, waarmee zowel de vrijwillige als de verplicht af te sluiten samenwerkingsakkoorden worden bedoeld.

Er werd ervoor geopteerd om deze adviesverplichting niet in te voeren voor de gevallen waar er overleg of betrokkenheid tussen het Gewest en de Federale Overheid vereist is. Op het vlak van verkeer of vervoer gaat het immers dikwijls om regelingen van bijzonder technische aard, waarbij bovendien de termijn waarbinnen het overleg of de betrokkenheid moet plaatsvinden zeer kort is (zie artikel 6, § 3, 4° ; artikel 6, § 3bis ; artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen).

In de genoemde materies is de Vlaamse regering dus verplicht om een advies van de MORA in te winnen. Naast deze verplichte adviezen kan de regering telkens zij het nuttig oordeelt en de tijd het toelaat tevens een facultatief advies vragen, bijvoorbeeld rond voorontwerpen van uitvoeringsbesluiten.

In de gevallen opgesomd in § 3, °1, °3 en °4, moet de Vlaamse regering ook het advies van de Mina-Raad inwinnen. Teneinde elke vertraging uit te sluiten moet dit advies op hetzelfde ogenblik gevraagd worden als het advies aan de MORA.

Paragraaf 4 verplicht de Vlaamse Vervoermaatschappij advies te vragen bij de voorstellen van het netmanagement die zij dient op te stellen op grond van artikel 10 van onderhavig decreet.

Het betrokken advies dient gevraagd te worden nadat de regering hiertoe schriftelijk opdracht gegeven heeft aan de VVM. M.b.t. andere aangelegenheden kan de VVM, i.t.t. tot de Vlaamse regering, de MORA niet om advies vragen.

Het weze duidelijk dat de in paragraaf 3 en 4 genoemde verplichte adviezen niet bindend zijn.

Paragraaf 5 stipuleert binnen welke termijnen de MORA een advies dient te formuleren. De adviesaanvraag bepaalt in principe de termijn waarbinnen het advies moet worden gegeven. Bij het bepalen van deze termijn kan er rekening worden gehouden met enerzijds de dringendheid van het advies en anderzijds de aard van het voorontwerp. Ingeval de MORA van oordeel is dat een advies of een aanbeveling pas mogelijk is na bijvoorbeeld een technische studie, kan zij zelf een langere termijn bepalen, zonder dat de door de aanvrager vooropgestelde termijn mag worden verdubbeld. Dergelijke termijnbepaling dient evenwel ten alle tijde gemotiveerd te worden. Een minimumtermijn van 10 dagen wordt voorzien zodat zelfs in dringende omstandigheden een behoorlijke adviesverlening gewaarborgd kan worden. Voor de adviezen omtrent de voorstellen van netnormering is echter in een afwijkende regeling voorzien. Aangezien het netmanagement veel complexer is dan de overige aangelegenheden, wordt de termijn waarbinnen het advies moet worden verleend, vastgesteld op drie maanden. Tenslotte voorkomt het laatste lid immobilisme, indien de MORA binnen de voorziene termijn niet tot een advies zou komen.

Paragraaf 6 spreekt voor zich.

Paragraaf 7 stelt dat de adviezen, aanbevelingen en studies van de MORA openbaar zijn, vijftien werkdagen nadat ze meegedeeld zijn aan de regering of de VVM. De vijftien werkdagen zijn ingebouwd om de Vlaamse regering (en de VVM) alsnog eerst de gelegenheid te geven om de adviezen, studies en aanbevelingen te behandelen alvorens ze openbaar worden. In het kader van de relatie overheid-burger is het inderdaad aan te bevelen decretaal het

recht van de MORA om zijn adviezen, studies en aanbevelingen openbaar te maken, vast te leggen.

Overeenkomstig paragraaf 8 dient het secretariaat van de MORA (waarvan de oprichting verzekerd wordt in artikel 60) om de vijf jaar een mobiliteitsrapport en jaarlijkse verslagen op te maken ten behoeve van de raad. Deze jaarlijkse verslagen zullen aan de basis liggen van de mobiliteitsrapporten die de Vlaamse regering in het kader van het decreet houdende de bedrijfsvervoerplannen zal opstellen.

Het bepaalde in paragraaf 8 maakt een regelmatige evaluatie van zowel de werking van de Raad als de evolutie van het beleid mogelijk.

Artikel 56

De bedoeling van dit artikel bestaat erin de MORA optimaal te informeren over het globale beleid van de Vlaamse regering. Een automatische informatiestroom moet mogelijk gemaakt worden.

Onder informatiekkanalen moet verstaan worden de gebruikte informatiesystemen binnen de administratie.

Artikel 57

Dit artikel laat de MORA toe op te treden als vertegenwoordiger van Vlaanderen bij gelijkaardige federale en internationale adviesorganen, bijvoorbeeld bij het tot stand komen van gezamenlijke adviezen of aanbevelingen.

Artikel 58

Dit artikel voorziet in paragraaf 1 dat bepaalde ambtenaren de vergaderingen van de MORA kunnen bijwonen met raadgevende stem. Zij hebben enkel een raadgevende stem omdat de overheid uiteraard zichzelf niet kan adviseren, m.a.w. niet tegelijk rechter en partij kan zijn. Op deze wijze wordt zowel de eigen rol van de Raad (als onafhankelijk adviesorgaan) als van de ambtenaren (als medewerkers van de Gemeenschapsminister) gevrijwaard. Anderzijds blijven de positieve elementen van hun aanwezigheid (wederzijdse informatie, verduidelijking van de gegeven adviezen, enz.) behouden.

Verder stelt dit artikel in paragraaf 2 dat vertegenwoordigers van de SERV en de MINA-Raad kunnen gehoord worden tijdens de vergaderingen, op vraag van de voorzitter. Een uiteenzetting van hun standpunt kan vooral zeer nuttig zijn bij de behandeling van vraagstukken met een ruim maatschappelijk draagvlak waarvoor een algemene benadering wenselijk is.

Artikel 59

Dit artikel schept de mogelijkheid voor een degelijk georganiseerde werking van de MORA, enerzijds via de oprichting van een bureau en al dan niet vaste subcommissies en anderzijds via het beroep op derden (deskundigen). Hierbij dienen de door het huishoudelijk reglement vastgelegde voorwaarden nageleefd te worden.

Volgens paragraaf 1 stelt de MORA zijn bureau samen en kan de MORA zelf subcommissies oprichten die al dan niet een permanent karakter hebben. De MORA bepaalt zelf de nadere regels inzake de samenstelling en de werking van de door haar opgerichte subcommissies.

De opdrachten waarmee de door de MORA opgerichte subcommissies worden belast hebben ofwel een geografisch (bijvoorbeeld : geregeld vervoer in de stad Gent), ofwel een thematisch karakter (bijvoorbeeld : vervoer van gehandicapten, goederenvervoer per spoor, enz.).

Paragraaf 2 stelt dat de MORA beroep kan doen op derden voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken : hetzij voorafgaand aan de vergaderingen (voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken), hetzij op de vergaderingen (voor de bespreking van bepaalde onderwerpen). In tegenstelling tot de in de vorige paragraaf bedoelde subcommissies, zijn deze 'derden' onafhankelijk van de MORA, zij worden niet voor of door de MORA in het leven geroepen. Op die wijze kunnen vertegenwoordigers van andere sectoren, zoals welzijn, toerisme, onderwijs enz., ook gehoord worden.

De in dit artikel bedoelde personen zijn uiteraard niet stemgerechtigd.

Paragraaf 3 van dit artikel verplicht de MORA om een huishoudelijk reglement op te stellen, dat ter goedkeuring moet worden voorgelegd aan de Vlaamse regering. Het ontwerp van decreet voorziet tevens in een opsomming van een aantal punten die essentieel geacht worden voor de goede

werking van de MORA en dus zeker in het huishoudelijk reglement geregeld moeten worden. Naast deze verplichte punten kunnen uiteraard nog andere aspecten in het reglement opgenomen worden.

Artikel 60

Deze bepaling stelt dat de Vlaamse regering een permanent secretariaat ter beschikking moet stellen van de MORA. Hiervoor kan ze onder meer een beroep doen op gespecialiseerd personeel. Dit secretariaat, waarop de leden van de Raad moeten kunnen terugvallen voor de voorbereiding van de dossiers moet uiteraard voldoende omvangrijk zijn en zowel personeel met een administratieve als personeel met een wetenschappelijke opleiding bevatten. Het secretariaat valt onder het gezag van de voorzitter en wordt geleid door een secretaris.

Artikel 61

Teneinde een behoorlijke werking van de MORA te garanderen, voorziet dit artikel een jaarlijkse dotatie, die ingeschreven wordt op de begroting van het Vlaamse Gewest. Deze dotatie dient onder meer voor : de voorziene publicaties ; de eventuele honoraria en onkosten van de deskundigen ; de algemene werkingskosten. In een overgangperiode zal de MORA gehuisvest worden in de gebouwen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Nadien zal de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen zelf voor de huisvesting zorgen. Hier toe zal aan de Raad een dotatie toegekend worden ten laste van de Vlaamse Gemeenschap.

Artikel 62

Aangezien de SERV op 15 mei 1996 de beslissing heeft genomen tot het pro memorie afschaffen van de presentiegelden en de reiskosten, wordt deze regeling ook toegepast voor de MORA.

Artikel 63

De Vlaamse regering sluit met de SERV een protocol-overeenkomst met betrekking tot o.m. de huisvesting, het materieel, de werking, de randvoorwaarden, de middelen voor studies enz. De Vlaam-

se Regering zal bepalen op welke wijze deze overeenkomst zal tot stand komen.

HOOFDSTUK VII

Strafbepalingen

De in de artikelen 64 tot en met 67 voorziene strafbepalingen gelden voor alle vormen van personenvervoer over de weg die onder het toepassingsgebied van dit decreet vallen.

Artikel 64

Dit artikel voert verschillende correctionele straffen in naargelang het soort van inbreuk op de bepalingen van dit decreet (en de uitvoeringsbepalingen ervan).

Indien zonder voorafgaande vergunning resp. overeenkomst of attest een onder dit decreet vallende dienst wordt geëxploiteerd, wordt een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en/of een geldboete van 500 euro tot 10.000 euro opgelegd. Hier valt te denken aan een bedrijfsbus die in feite te beschouwen is als een geregelde vervoerdienst doordat ook andere personen op de bus kunnen op- en afstappen dan diegenen voor wie de bus ingelegd wordt (i.c. werknemers). Een ander voorbeeld is het geval waarbij een grensoverschrijdende geregelde dienst verricht wordt die deel uitmaakt van het Vlaams streekvervoer, zonder dat hiervoor de vereiste vergunning verkregen werd (van de Lid-Staat waar het vertrek- of eindpunt gelegen is ; dit kan maar hoeft niet noodzakelijk het Vlaamse Gewest te zijn).

Andere inbreuken op het decreet of de uitvoeringsbepalingen dan de reeds vermelde en dan deze bedoeld in artikel 67, § 1, en herhaaldelijke inbreuken op de exploitatievergunning gaan gepaard met minder zware correctionele straffen. Een mogelijk voorbeeld hiervan is het geval waarin een taxi-exploitant een van zijn taxivoertuigen verhuurt aan iemand die het voertuig zelf bestuurt of laat besturen.

De in dit artikel voorziene strafrechtelijke sancties in het kader van geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer zijn van toepassing op alle vervoerondernemers van voormelde diensten die deze diensten exploiteren in het Vlaamse Gewest, ongeacht ze hun vestigingsplaats in het

Vlaamse Gewest dan wel in een andere Lid-Staat hebben. Op grond van Verordening (EG) nr. 12/98 en Verordening (EG) nr. 11/98, kan dergelijke sanctiebepaling in een nationale regeling (en dus in voorliggend decreet) opgenomen worden :

Artikel 11, lid 1 en 2 van Verordening (EG) nr. 12/98 stelt dat de Lid-Staat van ontvangst 'onverminderd strafvervolgingen' ook andere sancties mag treffen tegen de niet aldaar gevestigde vervoersondernemers die bij cabotagevervoer op zijn grondgebied inbreuken op deze verordening of op de communautaire en nationale vervoersvoorschriften plegen.

Artikel 19, tweede lid van Verordening (EG) nr. 11/98 stelt dat de Lid-Staten maatregelen dienen te nemen die met name betrekking hebben op de middelen ter uitvoering van de controle, alsmede de regeling inzake de sancties die worden toegepast in geval van inbreuken op de bepalingen van deze verordening en dat ze alle maatregelen dienen te treffen die nodig zijn om de toepassing van die sancties te verzekeren. De vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Artikel 65

Het opsporen en vaststellen van overtredingen wordt toevertrouwd aan de beëdigde ambtenaren van het gewest die terzake worden aangeduid door de regering en die de hoedanigheid van officieren van gerechtelijke politie zullen hebben.

Artikel 5 van de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur laat de gewesten inderdaad toe deze hoedanigheid toe te kennen aan beëdigde beambten van de regering.

Zij kunnen bevelen geven aan bestuurders, bijvoorbeeld deze halt laten houden en hen hun vergunning doen overleggen. Zij kunnen inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door het ondervragen van personen en het inzage nemen van documenten en andere informatiedragers. Indien nodig kunnen zij de bijstand van politie en rijkswacht vorderen.

De Vlaamse regering wordt ertoe gemachtigd de kentekens van hun functie vast te stellen.

Artikel 66

Deze bepaling stelt dat de processen-verbaal die opgesteld worden door de beëdigde beambten bewijswaarde hebben tot bewijs van het tegendeel. Artikel 5 van de bijzondere wet van 16 juli 1993 laat dit toe.

Teneinde de volle eerbied van de rechten van de verdediging te verzekeren, moeten de processen-verbaal, binnen de acht werkdagen die volgen op de vaststelling van de overtreding, opgestuurd worden naar de overtreders.

Artikel 67

Op basis van dit artikel kunnen de door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren in bepaalde gevallen administratieve geldboetes opleggen.

Enerzijds zijn er administratieve geldboetes die kunnen opgelegd worden aan vervoersexploitanten die op grond van Verordeningen 11/98, 12/98 en 684/92 in het Vlaamse Gewest geregelde diensten exploiteren en bepaalde in voormelde verordeningen opgenomen verplichtingen niet naleven. Het betreft verplichtingen tot het houden van bepaalde documenten aan boord van de gebruikte voertuigen. De bedoelde gevallen waarin administratieve geldboetes kunnen opgelegd worden zijn nominatief opgesomd in het decreet.

Anderzijds kunnen administratieve geldboetes opgelegd worden aan alle onder dit decreet vallende vervoersexploitanten die inbreuken plegen op de te vervullen administratieve formaliteiten zoals opgelegd door dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan. De toepasselijkheid hiervan op exploitanten van geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer is gerechtvaardigd op grond van de in de toelichting bij artikel 58 aangehaalde artikelen van de bedoelde verordeningen. De hier bedoelde gevallen zijn niet nominatief opgesomd in het decreet. Het moet gaan om het niet naleven van verplichtingen van administratieve aard door personen die een bijzondere band hebben met de overheden en diensten belast met de toepassing van het decreet. Zo is een dergelijke geldboete mogelijk in het geval de vervoersexploitant niet tijdig melding maakt van de overeenkomst op basis waarvan hij een bijzondere vorm van geregeld vervoer verricht. Het niet aanwezig zijn in het voertuig van een afschrift van de vergunning respectievelijk overeenkomst vormt een ander voorbeeld.

Het bedrag van de boete is beperkt tot een maximumbedrag van 250 euro.

De Vlaamse regering of haar afgevaardigde spreekt zich uit over de verzoeken tot vermindering of kwijtschelding van de door de bevoegde ambtenaar opgelegde geldboete.

De Vlaamse regering zal de procedure over de wijze van inning en de termijnen waarover de betrokkene beschikt om de geldboete te voldoen nader bepalen.

Wanneer de geldboete niet betaald wordt, wordt deze ingevorderd bij dwangbevel door de door de Vlaamse regering aan te wijzen ambtenaren. Aangezien dit een eenzijdige administratieve rechtshandeling uitmaakt, staat er hiertegen annulatieberoep open bij de Raad van State.

Paragraaf 5 bepaalt dat wanneer de inbreuk begaan werd door een aangestelde of een lasthebber de werkgever alleen verantwoordelijk is voor het betalen van de administratieve geldboete. In dit geval zal dus enkel de werkgever en niet de overtreder zelf aangesproken worden.

HOOFDSTUK IX

Slotbepalingen

AFDELING 1

Wijzigingsbepalingen

Artikel 68

Voor de duidelijkheid werden alle bepalingen die de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer over de weg met autobussen en met autocars wijzigen, gegroepeerd in één artikel, onderverdeeld in nummers. De bepalingen van deze besluitwet, die daarentegen worden opgeheven, komen voor in artikel 72, 12°.

Artikelen 69 en 70

Om reden van klaarheid en leesbaarheid worden hier uitdrukkelijk het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en het decreet van 29 april 1991 tot instelling van een

Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiëring van de milieu- en natuurverenigingen gewijzigd.

AFDELING 2

Opheffingsbepalingen

De voorgaande hoofdstukken van dit ontwerp schaffen heel wat wettelijke bepalingen in deze materie af. De bedoeling van deze afdeling bestaat erin deze bepalingen uitdrukkelijk op te heffen zodat klaarheid gecreëerd wordt in deze complexe regelgeving.

Om dezelfde reden van klaarheid worden ook lagere rechtsnormen (regentsbesluiten, koninklijke en ministeriële besluiten) opgeheven door dit decreet.

Met het oog op de leesbaarheid van sommige opheffingsbepalingen wordt de opsomming van aangebrachte wijzigingen vervangen door de woorden "zoals tot op heden gewijzigd". Dit argument werd door de Raad van State in zijn advies bij het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 13 juli 1994 betreffende de hogescholen in de Vlaamse Gemeenschap (*Gedr.St.*, Vlaamse Raad, 1993-1994, nr. 546/1, 334) aanvaard.

Artikel 71

Overeenkomstig het advies van de Raad van State werden alle opheffingsbepaling in één artikel gegroepeerd.

In 1° worden alle bepalingen van de wet van 9 juli 1975 houdende de tramwegen opgeheven, behalve de bepalingen die helemaal of grotendeels tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren.

In artikel 7 van deze wet wordt gesteld dat de politiereglementen met betrekking tot de exploitatie van tramwegen uitgevaardigd worden door die overheidsinstantie die de concessie verleend heeft (gemeenteraad, bestendige deputatie of regering). De politiereglementen dienen in elk geval goedgekeurd te worden door de regering.

Artikel 11 van deze wet bepaalt dat de regering de ambtenaren dient aan te duiden die opsporingsbe-

voegdheid hebben in het kader van overtredingen op deze politiereglementen.

De bevoegdheid tot het uitvaardigen van politiereglementen over het tramverkeer en de aanduiding van de personen met opsporingsbevoegdheid in dit verband behoort thans tot de bevoegdheid van de federale overheid (het voormelde artikel 7 dient bijgevolg ook in deze zin gelezen te worden).

Gezien de decreetgever alleen bepalingen binnen zijn bevoegdheidsdomein kan opheffen, dienen de artikelen 7 en 11 bijgevolg uitgezonderd te worden van de opheffingsbepaling in dit artikel.

Ingaand op de opmerking van de Raad van State wordt in 2° de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen uitdrukkelijk opgeheven.

De bepalingen, die worden opgeheven in 3° tot en met 16° roepen geen bijzondere commentaar op.

Overeenkomstig het advies van de Raad van State is het Gewest bevoegd om artikel 16 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten op te heffen. Bijgevolg worden in 17° alle bepalingen van deze wet opgeheven, met uitzondering van artikel 11.

De bepalingen, die worden opgeheven in 18° tot en met 24° roepen geen bijzondere commentaar op.

AFDELING 3

Overgangsbepalingen

ONDERAFDELING A

Basismobiliteit

Het in dit voorontwerp van decreet voorziene minimumaanbod van geregeld vervoer moet vastgesteld worden binnen drie jaar na de inwerkingtreding. Om tijdens de periode die hieraan voorafgaat toch reeds gedeeltelijk tegemoet te komen aan de bekommernissen die aan het systeem van basismobiliteit ten grondslag liggen en om de VVM de mogelijkheid te bieden de hiermee gepaard gaande veranderingen tragsgewijs door te voeren, wordt een overgangsregime voorzien.

Artikel 72

Zoals reeds gezegd dient de Vlaamse regering binnen drie jaar na inwerkingtreding van dit decreet een minimumaanbod van geregeld vervoer uitwerken op basis van de principes bedoeld in artikel 5.

In afwachting hiervan geldt een overgangsregime waarbinnen een voorlopig minimumaanbod geldt. Dit minimumaanbod is eveneens gebaseerd op de basisprincipes bedoeld in artikel 5 maar geldt enkel voor de woongebieden in de stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden.

Met de voormelde woongebieden worden bedoeld de woongebieden in artikel 2, tweede lid, 1.0 en 1.2.3 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de voorontwerpgewestplannen en gewestplannen. De in voormeld artikel andere opgesomde woongebieden (woonuitbreidingsgebieden, enz.) vallen dus buiten het toepassingsgebied van het overgangsregime. De bedieningsmaatstaven in het kader van de definitieve basismobiliteit zijn evenwel wél van toepassing op die andere woongebieden. De door het definitief systeem van basismobiliteit beoogde bedieningsgebieden betreffen immers de woonzones in hun geheel.

De afbakening van deze gebieden wijkt in deze overgangsperiode af van de afbakening die er zal komen op basis van artikel 5, § 7, in die zin dat het gebied binnen de administratieve grenzen van de gemeenten als één geheel wordt beschouwd terwijl de definitieve afbakening ertoe kan leiden dat binnen de administratieve grenzen van een gemeente sprake is van zowel een stedelijk, randstedelijk als buitengebied (bijvoorbeeld Antwerpen).

Artikel 73

Een overgangsregeling voor het systeem van basismobiliteit impliceert eveneens een overgangsregeling voor het netmanagement.

De VVM dient binnen een termijn van acht maanden na de inwerkingtreding van het decreet een voorlopig netmanagement op te stellen op basis van de in het vorig artikel opgelegde normen. Overeenkomstig de bepalingen van artikel 10 dient dit netmanagement ter goedkeuring aan de Vlaamse regering te worden voorgelegd en kan deze laatste wijzigingen aanbrengen op voorwaarde dat dit gebeurt op een gemotiveerde wijze. Wanneer de VVM geen netmanagement kan voorleggen binnen

de opgelegde termijn, stelt de Vlaamse regering zelf een voorlopig netmanagement op.

ONDERAFDELING B

Taxidiensten

Artikelen 74 tot en met 76

De overgangsbepalingen in dit ontwerp bepalen dat de bestaande vergunningen voor taxidiensten geldig blijven maar onderworpen worden aan alle bepalingen van het decreet vanaf het moment dat die in werking treedt. Voor de vergunningen die afgegeven werden onder de wet van 1974 en die aflopen binnen twee jaar na de inwerkingtreding van dit decreet, wordt een automatische verlenging voorzien tot het eind van deze periode. Dit enerzijds om de exploitanten de mogelijkheid te geven zich te schikken naar de bepalingen van de nieuwe wetgeving en anderzijds om de lokale besturen zelf toe te laten alle nodige maatregelen, die deze hervorming zal vereisen, te nemen.

Teneinde de exploitanten die nu over een vergunning voor een taxidienst beschikken, niet te benadelen, wordt voorzien dat de nieuwe bepalingen inzake overdracht slechts van toepassing zullen zijn twee jaar na de inwerkingtreding van dit decreet. Daarentegen zullen de nieuwe bepalingen meteen van toepassing zijn op de vergunningen toegekend na de inwerkingtreding van dit decreet.

Om tegemoet te komen aan de toestand van exploitanten die veel in de taxisector geïnvesteerd hebben, wordt voorzien dat de huidige bepalingen inzake overdracht voor hen van toepassing zullen blijven tot de dag van de definitieve stopzetting van hun activiteit. Ze mogen uitzonderlijk hun vergunningen aan meerdere cessionarissen overdragen door die te verdelen.

Artikel 77

Om te voorkomen dat vanaf de inwerkingtreding van het decreet een wettelijke lacune ontstaat met betrekking tot de in artikel 36 bedoelde taksen, voorziet deze bepaling de toepassing van de in de wet van 27 december 1974 bedoelde artikelen in dit verband tot de datum van inwerkingtreding van het bedoelde besluit.

ONDERAFDELING C

Diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

Artikel 78

Dit artikel voorziet de verplichting voor elke exploitant van diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder om zich bij de bevoegde overheid bekend te maken binnen de zes maanden die volgen op de inwerkingtreding van dit decreet. De bedoeling hiervan is om de bevoegde colleges op die manier zicht te laten krijgen op het aantal en de identiteit van de bestaande diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder.

Een eerste vergunning zal automatisch toegekend worden voor de duur van een jaar. Deze vergunning zal hernieuwd mogen worden voorzover de bepalingen van het ontwerp nageleefd worden.

Elke exploitant die zijn vergunning niet binnen zes maanden afhaalt, wordt beschouwd als een exploitant van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder zonder vergunning en is zodus, in uitvoering van artikel 64 van dit ontwerp strafbaar.

ONDERAFDELING D

Euro

Artikel 79

Aangezien op 1 januari 2002 de definitieve fase van de muntunie intreedt, werden de bedragen in dit decreet reeds in euro vermeld. Uit de tabel kunnen de corresponderende bedragen in Belgische frank afgelezen worden. De bedragen uitgedrukt in Belgische frank gelden vanaf de datum van inwerkingtreding van de betrokken bepaling tot en met 31 december 2001.

Er werd ervoor geopteerd om de bedragen in euro af te ronden.

De strafrechtelijke geldboeten van artikel 64 worden vermeld overeenkomstig artikel 2 van de wet van 26 juni 2000 betreffende de invoering van de euro in de wetgeving die betrekking heeft op aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet (B.S. 29 juli 2000).

AFDELING 4

Inwerkingtreding

Artikelen 80 en 81

Deze artikelen spreken voor zich.

De minister-president van de Vlaamse regering,

Patrick DEWAEL

*De vice minister-president van de Vlaamse regering
en Vlaams minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,*

Steve STEVAERT

De Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw,

Vera DUA

VOORONTWERP VAN DECREET

VOORONTWERP VAN DECREET

betreffende de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg
en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de vice minister-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie ;

Na beraadslaging,

BESLUIT :

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

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

§ 1. In dit decreet wordt verstaan onder :

- 1° geregeld vervoer : bezoldigd vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet ;
- 2° bijzondere vormen van geregeld vervoer : geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers, met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet ;
- 2.1° grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer : het vervoer dat de Belgische grens overschrijdt en dat behoort tot het Vlaamse stads- en streekvervoer.
- 2.2° niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer : het vervoer dat de Belgische grens niet overschrijdt en behoort tot het Vlaamse stads- en streekvervoer.
- 3° taxidiensten : de bezoldigde vervoerdiensten van personen door middel van voertuigen die aan de volgende eisen voldoen :
 - a) het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen – de bestuurder inbegrepen – en is daartoe bestemd ;

- b) het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek, hetzij op een bepaalde standplaats op de openbare weg in de zin van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, hetzij op een-der welke andere plaats die niet voor het openbaar verkeer is opengesteld, en waarover de exploitant beschikt ;
 - c) de terbeschikkingstelling heeft betrekking op het voertuig en niet op elk van de plaatsen ervan wanneer het voertuig ingezet wordt als taxidienst, of op elk van de plaatsen van het voertuig en niet op het voertuig zelf wanneer het ingezet wordt als collectieve taxidienst ;
 - d) de bestemming wordt door de cliënt bepaald ;
- 4° diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder : alle bezoldigde vervoerdiensten van personen, door middel van voertuigen, die noch geregeld vervoer noch taxidiensten zijn en die naar bouw en uitrusting geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste 9 personen, de bestuurder inbegrepen ;
- 5° vervoer voor eigen rekening : vervoer voor niet-lucratieve en niet-commerciële doeleinden dat verricht wordt door een natuurlijke persoon of rechtspersoon, op voorwaarde dat :
- a) de vervoersactiviteit voor deze natuurlijke persoon of rechtspersoon een bijkomende activiteit vormt ;
 - b) de gebruikte voertuigen eigendom zijn van deze natuurlijke persoon of rechtspersoon of door haar op afbetaling zijn aangekocht of daarvoor een leasingovereenkomst is afgesloten ;
 - c) zij door een personeelslid van de natuurlijke of rechtspersoon of door de natuurlijke persoon zelf worden bestuurd ;
- 6° afstand : de afstand in vogelvlucht ;
- 7° VVM : de Vlaamse Vervoermaatschappij, opgericht bij decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse vervoermaatschappij ;
- 8° cabotagevervoer : tijdelijk binnenlands beroepspersonenvervoer over de weg door een vervoersondernemer die gevestigd is in een andere lidstaat van de Gemeenschap, krachtens Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn ;
- 9° woonzone : een gebied met als bestemming wonen volgens de gewestplannen en de gewestelijke en de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen ;
- 10° stedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de grootstedelijke gebieden van de gemeenten Antwerpen en Gent en van de regionaal-stedelijke gebieden van de gemeenten Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Sint-Niklaas, Aalst, Roeselare, Turnhout ;
- 11° randstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de randstedelijke gebieden van de gemeenten Aartselaar, Asse, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hemiksem, Hove, Kontich, Lint, Mortsel, Niel, Schelle, Wijnegem, Wommelgem, Zwijndrecht, Evergem, De Pinte, Destelbergen, Melle, Merelbeke, Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Grimbergen, Kraainem, Linkebeek, Machelen, St.-Genesius-Rode, St.-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem, Damme, Jabbeke, Oostkamp, Zedelgem, Diepenbeek, Zonhoven, Deerlijk, Harelbeke, Kuurne, Wevelgem, Zwevegem, St.Katelijne-Waver, Bredene, Middelkerke, Denderleeuw, Ingelmunster, Izegem, Beerse, Oud-Turnhout, Vosselaar ;

12° kleinstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de kleinstedelijke gebieden van de gemeenten Aarschot, Deinze, Dendermonde, Diest, Eeklo, Geraardsbergen, Halle, Ieper, Lier, Lokeren, Ninove, Oudenaarde, Ronse, Sint-Truiden, Vilvoorde, Temse, Tienen, Tongeren, Waregem, Beveren, Bilzen, Blankenberge, Boom, Bree, Geel, Herentals, Knokke-Heist, Leopoldsburg, Maaseik, Maasmechelen, Menen, Mol, Neerpelt-Overpelt, Tielt, Torhout, Veurne, Wetteren, Zottegem, Diksmuide, Heist-op-den-Berg, Hoogstraten, Lommel, Poperinge ;

13° buitengebieden : de gemeenten en/of delen van gemeenten die niet afgebakend zijn als stedelijk, randstedelijk of kleinstedelijk gebied.

§ 2. Het geregeld vervoer, bedoeld in § 1, 1° is voor iedereen toegankelijk, ongeacht in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken. Een aanpassing van de exploitatievoorwaarden voor het vervoer doet geen afbreuk aan het geregelde karakter van het vervoer.

De bijzondere vormen van geregeld vervoer, bedoeld in § 1, 2°, omvatten onder meer :

1° vervoer van werknemers van en naar het werk ;

2° vervoer van scholieren en studenten van en naar hun onderwijsinstellingen ;

3° vervoer van militairen en hun gezinnen tussen hun plaats van oorsprong en hun plaats van legering.

Aan het geregelde karakter van de bijzondere vorm van geregeld vervoer, bedoeld in het § 1, 2°, wordt geen afbreuk gedaan door het feit dat bij de organisatie van het vervoer rekening wordt gehouden met de wisselende behoeften van de gebruiker.

Artikel 3

De bepalingen van dit decreet zijn niet van toepassing op :

1° old-timers, zoals nader bepaald door de Vlaamse regering ;

2° de diensten ingericht op eigen initiatief, ter gelegenheid van onvoorziene gebeurtenissen of om in de toevallige ontoereikendheid of de momentele schorsing van openbare vervoerdiensten te voorzien ;

3° diensten voor niet-dringend liggend ziekenvervoer.

HOOFDSTUK II

Het geregeld vervoer

AFDELING 1

Basismobiliteit en netmanagement

Onderafdeling A

Basismobiliteit

Artikel 4

De basismobiliteit heeft tot doel binnen de woonzones van stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden een minimumaanbod van geregeld vervoer aan de gebruiker te bieden. Het minimumaanbod houdt bedieningsfrequenties en afstanden tot haltes van geregeld vervoer in.

Artikel 5

§ 1. De Vlaamse regering legt het in artikel 4 bedoelde minimumaanbod van geregeld vervoer vast, rekening houdend met beginselen vervat in § 2 tot en met § 6.

§ 2. Het minimumaanbod van geregeld vervoer wordt voorzien tussen acht en drieëntwintig uur op zaterdagen, zon- en wettelijke feestdagen, hierna 'het weekend' te noemen, en tussen zes en eenentwintig uur op andere dagen, hierna 'de week' te noemen ;

§ 3. De bedieningsfrequentie van de geregelde vervoersdiensten wordt vastgesteld in functie van het te bedienen gebied. De bedieningsfrequentie in de stedelijke gebieden ligt nooit lager dan de bedieningsfrequentie in de randstedelijke gebieden. De bedieningsfrequentie in de randstedelijke gebieden ligt nooit lager dan de bedieningsfrequentie in de kleinstedelijke gebieden. De bedieningsfrequentie in de kleinstedelijke gebieden ligt altijd hoger dan de bedieningsfrequentie in de buitengebieden.

§ 4. De bedieningsfrequentie van de geregelde vervoersdiensten tijdens de week wordt vastgesteld in functie van de spits- en daluren waarbij het aanbod tijdens de spitsuren altijd hoger ligt dan tijdens de daluren.

§ 5. De wachttijden aan een halte tussen de opeenvolgende geregelde vervoersdiensten zijn regelmatig in de tijd gespreid.

§ 6. De afstanden vanuit de woonzones in de gebieden bedoeld in artikel 4 tot haltes van geregelde vervoersdiensten worden vastgelegd in functie van het te bedienen gebied. In de stedelijke gebieden zijn deze afstanden nooit langer dan in de randstedelijke gebieden. In de randstedelijke gebieden zijn deze afstanden nooit langer dan in de kleinstedelijke gebieden. In de kleinstedelijke gebieden zijn deze afstanden nooit langer dan in de buitengebieden

§ 7. De Vlaamse regering bakt de gebieden, bedoeld in artikel 2, § 1, 10° tot en met 13°, af binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet.

De afbakening, bedoeld in het eerste lid, vervalt op het ogenblik dat de afbakening wordt vastgesteld krachtens het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening.

§ 8. De Vlaamse regering stelt het in dit artikel bedoelde minimumaanbod vast binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet.

Artikel 6

§ 1. De basismobiliteit wordt georganiseerd en verzekerd door de VVM. De invoering van de basismobiliteit dient geleidelijk te gebeuren en gelijkmatig gespreid over de verschillende gebieden.

§ 2. Het minimumaanbod van geregeld vervoer tijdens de spitsuren in de stedelijke gebieden wordt verzekerd door middel van vaste lijndiensten.

§ 3. Wanneer niet voldaan is aan de in artikel 5 bedoelde minimumnormen inzake geregeld vervoer, kan de burger een klacht neerleggen bij de VVM.

Ingeval de klacht gegrond is, past de VVM uiterlijk voor het einde van het volgende kwartaal de lijnvoering aan conform de minimumnormen bedoeld in artikel 5, en betaalt schadevergoeding uit overeenkomstig het derde lid, behoudens wanneer de tekortkoming te wijten is aan een niet voorzienbare en onvermijdbare gebeurtenis, ontstaan buiten de wil van de VVM.

De Vlaamse regering bepaalt het bedrag van de schadevergoeding, dat minimum gelijk is aan het bedrag van 100 BEF aan te passen aan het indexcijfer der consumptieprijzen. De schadevergoeding kan enkel verschuldigd zijn indien het bewijs van een taxirit wordt geleverd. Dit bedrag is hoogstens één keer per dag verschuldigd aan de benadeelde en kan het totaalbedrag van de taxirit niet overschrijden.

De VVM rapporteert jaarlijks aan de Vlaamse regering de klachten en de eraan gegeven gevolgen.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels van de in deze paragraaf bedoelde procedures.

§ 4. De VVM informeert de burger op afdoende wijze over het aanbod van geregeld vervoer.

§ 5. De VVM voorziet de haltes van geregeld vervoer van de nodige infrastructuur.

Artikel 7

§ 1. Iedere wegbeheerder brengt de VVM tijdig op de hoogte van alle geplande wegwerkzaamheden.

§ 2. Het voorafgaand advies van de VVM wordt gevraagd :

1° ingeval de geografische afbakening van een stedelijk gebied, een randstedelijk gebied, een kleinstedelijk gebied of een buitengebied ingevolge een gewestplan of een ruimtelijk uitvoeringsplan gewijzigd wordt ;

2° ingeval van herinrichting van de wegen.

§ 3. De gemeenten brengen de VVM voorafgaand op de hoogte van manifestaties die georganiseerd worden op de door de VVM bediende wegen.

ONDERAFDELING B

Het netmanagement

Artikel 8

Het netmanagement heeft tot doel de realisatie van de basismobiliteit, bedoeld in artikel 5, en de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoetgekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen.

Artikel 9

§ 1. Bij het opstellen van het netmanagement wordt het grondgebied van het Vlaamse Gewest opgedeeld in vervoersgebieden.

§ 2. De vervoersgebieden omvatten elk een vervoerskern en een invloedsgebied.

Het Vlaamse Gewest telt twaalf vervoerskernen : Antwerpen, Gent, Aalst, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout.

Voor iedere vervoerskern wordt uitgaande van het waterscheidingsprincipe een invloedsgebied bepaald dat gebaseerd is op een berekening van de ruimtelijke interacties tussen de vervoerskern en de omliggende gemeenten en/of delen van gemeenten.

§ 3. De vervoersgebieden bedekken het volledige grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Artikel 10

§ 1. Het netmanagement wordt opgesteld door de VVM op basis van de principes, bedoeld in artikel 5.

Binnen een termijn van twee jaar na de inwerkingtreding van het besluit, bedoeld in artikel 5, § 8, legt de VVM het netmanagement ter goedkeuring voor aan de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering kan het haar voorgelegde netmanagement wijzigen mits een omstandige motivering.

§ 2. De Vlaamse regering stelt het netmanagement op ingeval de VVM geen netmanagement ter goedkeuring kan voorleggen binnen de termijn, bedoeld in § 1, tweede lid.

§ 3. Het netmanagement wordt opgenomen in de beheersovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de VVM.

Artikel 11

§ 1. De VVM past het netmanagement aan ingeval van ingrijpende ruimtelijke wijzigingen in één of meerdere vervoersgebieden.

§ 2. De VVM past het netmanagement om de twee jaar aan op basis van de resultaten van een tweejaarlijks gevoerd marktonderzoek.

§ 3. Om de tien jaar past de VVM het netmanagement aan op basis van de gegevens van de volkstelling, binnen het jaar nadat de gegevens van de volkstelling beschikbaar zijn.

§ 4. De aanpassingen bedoeld in § 1 tot en met § 3 worden aan de Vlaamse regering ter goedkeuring voorgelegd.

Artikel 12

Het netmanagement blijft gelden zolang geen aangepast netmanagement bedoeld in artikel 11, door de Vlaamse regering is goedgekeurd.

Artikel 13

De VVM voert haar opdracht, zoals omschreven in het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, uit overeenkomstig de bepalingen van het netmanagement.

Artikel 14

De Vlaamse regering evalueert de uitvoering van het netmanagement. De Vlaamse regering legt de modaliteiten hiervan vast.

AFDELING 2

Exploitatie

Artikel 15

De voorwaarden voor het exploiteren van geregeld vervoer worden door de Vlaamse regering vastgelegd.

Artikel 16

Behoudens het door artikel 17 bedoelde geregeld vervoer, wordt het geregeld vervoer uitsluitend georganiseerd door de VVM.

De VVM kan de exploitatie van het geregeld vervoer toevertrouwen aan derden.

Artikel 17

§ 1. Het geregeld vervoer, bedoeld in § 2 en § 3, wordt verricht op basis van een vergunning afgeleverd door de Vlaamse regering.

§ 2. De vergunningen voor grensoverschrijdend geregeld vervoer worden afgeleverd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot wijzi-

ging van Verordening (EEG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen.

§ 3. De vergunningen voor geregeld cabotagevervoer in het kader van internationaal geregelde diensten worden afgeleverd overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn.

De Vlaamse regering legt de aanvraagprocedure en de vermeldingen van de in het eerste lid bedoelde vergunningen vast. De vergunningen vermelden minstens bepalingen inzake de regelmaat, de continuïteit, de frequentie en de reisweg(en) van de dienst.

§ 4. De duur van de vergunning voor het geregeld vervoer bedraagt hoogstens vijf jaar. De Vlaamse regering kan de vergunning telkens voor ten hoogste vijf jaar hernieuwen.

§ 5. De Vlaamse regering neemt een beslissing binnen de door haar vastgestelde termijn.

De aanvrager wordt hiervan aangetekend op de hoogte gebracht binnen tien dagen na afloop van bovenvermelde termijn.

§ 6. De vergunninghouders zijn de ganse duur van de vergunning ertoe gehouden :

- 1° de bepalingen van de vergunning na te leven, in het bijzonder de bepalingen betreffende de te verzorgen verbindingen, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie en de reisweg ;
- 2° de stopplaatsen te voorzien van een dienstregeling en een halte-aanduiding ;
- 3° te voldoen aan de wettelijke bepalingen inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg ;
- 4° de vergunning of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan aan boord van hun voertuigen te houden ;
- 5° de op het grondgebied van het Vlaamse Gewest geldende collectieve arbeidsovereenkomsten na te leven ;
- 6° de geldende reglementering inzake verkeersveiligheid te respecteren.

De Vlaamse regering kan de vergunninghouders verplichten de door de Vlaamse regering vastgestelde tarieven na te leven.

§ 7. De Vlaamse regering kan de vergunning intrekken voor een termijn van maximum drie maanden indien de vergunninghouder de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan niet naleeft.

De intrekking van de vergunning gebeurt zonder schadeloosstelling en nadat de vergunninghouder gehoord is.

§ 8. De Vlaamse regering bepaalt de bedragen van de retributies die geïnd kunnen worden tot dekking van de bestuurskosten, de controle- en de toezichtskosten die uit de toepassing van dit hoofdstuk en de uitvoeringsbepalingen ervan voortvloeien.

Artikel 18

Onder de voorwaarden bepaald door de Vlaamse regering, kunnen exploitanten van geregelde vervoersdiensten, colli vervoeren.

Het vervoer van colli is ondergeschikt aan het vervoer van personen.

HOOFDSTUK III

De bijzondere vormen van geregeld vervoer

AFDELING 1

Exploitatie

Artikel 19

§ 1. Voor de exploitatie van grensoverschrijdende en niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer is een geschreven overeenkomst tussen de vervoerder en de organisator vereist.

De exploitatie van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, is bij ontstentenis van een overeenkomst bedoeld in het eerste lid, aan vergunning onderworpen. De vergunning wordt afgeleverd door de Vlaamse regering. Deze legt de aanvraagprocedure, de vorm en de vermeldingen hiervan vast.

§ 2. De Vlaamse regering bepaalt welke vermeldingen de overeenkomst tussen de organisator en de vervoerder, bedoeld in § 1, bevat.

De overeenkomst bevat minstens de volgende vermeldingen :

- 1° de naam van de opdrachtgever, de begunstigden en de vervoerder ;
- 2° bepalingen betreffende de te verzorgen verbindingen, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie en de reisweg(en) ;
- 3° het begin- en eindpunt van het traject ;
- 4° de halteplaatsen ;
- 5° de duur van de overeenkomst.

§ 3. De overeenkomst of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan moet in het voertuig aanwezig zijn en getoond worden op verzoek van de met de controle belaste beambten.

§ 4. Een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de overeenkomst wordt binnen de 15 dagen na het sluiten van de overeenkomst overgemaakt aan de door de Vlaamse regering aangewezen instantie.

§ 5. De Vlaamse regering kan de vergunning intrekken voor een termijn van maximum drie maanden indien de vergunninghouder de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbesluiten niet naleeft.

De intrekking van de vergunning gebeurt zonder schadeloosstelling en nadat de vergunninghouder gehoord is.

§ 6. De exploitanten van bijzondere vormen van geregeld vervoer moeten voldoen aan de wettelijke bepalingen inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg.

§ 7. De Vlaamse regering bepaalt de bedragen van de retributies die geïnd kunnen worden, tot dekking van de bestuurskosten, de controle- en de toezichtskosten die uit de toepassing van dit hoofdstuk en de uitvoeringsbepalingen ervan voortvloeien.

Artikel 20

De Vlaamse regering kan de bepalingen betreffende de bijzondere vormen van geregeld vervoer van toepassing verklaren op het vervoer van personen over de weg dat verricht wordt door personen die niet het beroep van vervoerder over de weg uitoefenen.

AFDELING 2

Statistieken

Artikel 21

Iedere in het Vlaamse Gewest gevestigde exploitant van bijzondere vormen van geregeld vervoer dient de statistische gegevens betreffende zijn onderneming te verstrekken aan de Vlaamse regering indien deze hierom verzoekt.

Die statistische gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

HOOFDSTUK IV

De taxidiensten

AFDELING 1

Vergunning en exploitatie

Artikel 22

Niemand mag, zonder vergunning, een taxidienst exploiteren door middel van één of meer voertuigen vanop de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats die zich op het grondgebied van het Vlaamse Gewest bevindt.

Artikel 23

§ 1. De voorwaarden voor het exploiteren van een taxidienst worden door de gemeenteraad vastgelegd, binnen de door de Vlaamse regering bepaalde grenzen.

§ 2. Onder de voorwaarden bepaald door de gemeenteraad wordt de vergunning of de hernieuwing van de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst afgegeven door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente waar de exploitant zijn taxidienst wil exploiteren, hierna 'het bevoegde college' te noemen.

§ 3. De exploitant van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, die overeenkomstig artikel 40, § 2, een vergunning bezit, mag de in de vergunning vermelde voertuigen bijkomend inzetten als een taxidienst, mits een vergunning bedoeld in artikel 22 van het bevoegde college en betaling van een bijkomende belasting overeenkomstig artikel 33, § 3.

§ 4. De gemeenteraad stelt het toepasselijk tarief vast. Indien de vergunningsvoorwaarden de toepassing van een bepaald tarief niet voorschrijven, stelt het bevoegde college het tarief vast op voorstel van de exploitant.

§ 5. Het bevoegde college kan slechts één vergunning afgeven per exploitant. De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze afgegeven werd en of er al dan niet gebruik gemaakt zal worden van standplaatsen op de openbare weg.

Artikel 24

De vergunning wordt afgegeven ter wille van het openbaar nut van de dienst.

Rekening houdend met het openbaar nut van de dienst wordt het aantal voertuigen beperkt dat ingezet kan worden in het kader van het aantal vergunningen op het grondgebied van de betrokken gemeente.

Het bevoegde college stelt het maximum aantal voertuigen vast waarvoor vergunningen afgegeven kunnen worden, met name in functie van de behoeften.

Artikel 25

§ 1. De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door de bevoegde gemeente omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

Het onderzoek mag worden toevertrouwd aan de gemeente op het grondgebied waarvan de aanvrager hetzij zijn maatschappelijke zetel, hetzij zijn exploitatie heeft.

§ 2. Wanneer de vergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, moet de zaakvoerder van de rechtspersoon voldoen aan de voorwaarden opgelegd aan een natuurlijke persoon om houder te worden van de vergunning, en dit gedurende de hele duur van de exploitatie.

Artikel 26

§ 1. De vergunning wordt slechts afgegeven aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die hetzij eigenaar is van het of de voertuigen, hetzij er de beschikking over heeft door een contract van aankoop op afbetaling, hetzij door een leasingovereenkomst.

§ 2. De vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal, kan, in afwijking van § 1, op zijn verzoek, gemachtigd worden zijn dienst te verrichten door middel van een vervangingsvoertuig dat hij niet in eigendom heeft en waarvoor hij evenmin een contract van aankoop op afbetaling of een leasingovereenkomst kan voorleggen.

De machtiging kan slechts voor ten hoogste drie maanden worden verleend en is niet hernieuwbaar.

De gemeenteraad legt de modaliteiten hiervan vast.

§ 3. De verhuring door de exploitant, onder welke vorm dan ook van het of de voertuigen aan enigerlei persoon die het of de voertuigen zelf bestuurt of laat besturen, is verboden.

Artikel 27

§ 1. De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

§ 2. Mits de voorafgaande machtiging van het bevoegde college en onverminderd de bepaling van § 3 :

1° mag de echtgeno(o)t(e) of mogen bloed- of aanverwanten tot de tweede graad bij overlijden of permanente werkonbekwaamheid van de vergunninghouder, onder dezelfde voorwaarden de exploitatie van de dienst voortzetten tot het einde van de in de vergunning gestelde termijn ;

2° kan een rechtspersoon de exploitatie van een natuurlijke persoon die houder is van een vergunning voortzetten wanneer deze houder zijn vergunning inbrengt in deze rechtspersoon die hij opricht en waarvan hij de meerderheidsvennoot is, alsook de zaakvoerder.

§ 3. Een rechtspersoon kan zijn vergunning verdelen onder de personeelsleden van zijn onderneming mits voorafgaande toestemming van het bevoegde college en op voorwaarde dat :

- a) de vergunning in zijn geheel wordt overgedragen en de rechtspersoon zijn activiteiten als taxi-exploitant volledig stopzet ;
- b) de personeelsleden onder wie de vergunning wordt verdeeld, op datum van de vraag tot verdeling van de vergunning, sedert ten minste drie jaar actief en ononderbroken aan de exploitatie van een taxidienst deelnemen, en die sedert tenminste één jaar als werknemer zijn ingeschreven in het personeelsregister van de rechtspersoon die zijn vergunning wenst te verdelen ;
- c) de rechtspersoon die zijn exploitatie stopzet de nodige bewijsstukken voorlegt waarbij wordt aangetoond dat voldaan is aan de sociale en fiscale verplichtingen.

Een vergunninghouder die zijn taxi-exploitatie stopzet, kan gedurende een periode van tenminste drie jaar na datum van de akteneming hiervan door het bevoegde college, geen vergunning verwerven, noch meerderheidsvennoot worden in een rechtspersoon die houder is van een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst of deze heeft aangevraagd.

Artikel 28

§ 1. De duur van de vergunning is vijf jaar. De vergunning kan voor dezelfde duur hernieuwd worden. Zij kan voor minder dan vijf jaar verleend of hernieuwd worden als bijzondere, in de vergunning of hernieuwingsakte vermelde omstandigheden, die afwijking wettigen.

§ 2. De hernieuwing van vergunning zal geweigerd worden in volgende gevallen :

- 1° indien de exploitant de bepalingen van dit decreet, de uitvoeringsbesluiten ervan of de exploitatievoorwaarden niet naleeft ;
- 2° indien de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit ;

3° indien de exploitant de, op hem van toepassing zijnde wetgeving in het kader van zijn beroepsuitoefening, niet naleeft ;

4° indien, rekening houdend met het openbaar nut van de dienst, de exploitatie niet rendabel is.

De Vlaamse regering legt de criteria inzake rendabiliteit vast.

Artikel 29

Bij een met reden omklede beslissing van het bevoegde college kan de in artikel 23 bedoelde vergunning ingetrokken of voor een bepaalde duur geschorst worden wegens één van de in artikel 28 § 2, 1° tot 3° genoemde redenen.

Artikel 30

§ 1. Omwille van economische of sociale redenen kan de houder van een vergunning te allen tijde het bevoegde college verzoeken het aantal voertuigen dat het voorwerp uitmaakt van zijn vergunning voor een taxidienst, te verhogen of te verlagen.

§ 2. Omwille van de redenen bedoeld in § 1, kan de houder van een vergunning te allen tijde het bevoegde college verzoeken de exploitatie van één of meerdere voertuigen die het voorwerp uitmaken van zijn vergunning, op te schorten voor een termijn die niet minder dan één maand mag bedragen en geen twaalf maanden mag overschrijden.

Deze mogelijkheid kan door de houder van een vergunning slechts één keer per kalenderjaar gebruikt worden en zonder dat de hele duur van de opschortingen twaalf maanden van de totale duur van de vergunning mag overschrijden.

§ 3. De beslissingen van het bevoegde college, genomen krachtens dit artikel, worden genomen in functie van het openbaar nut van de dienst, volgens de procedure en de voorwaarden die van toepassing zijn op de aanvraag van een vergunning voor een taxidienst.

Artikel 31

De exploitanten van taxidiensten mogen ertoe gemachtigd worden om voor de exploitatie van hun diensten over reservevoertuigen te beschikken waarvan ze eigenaar zijn of waarover ze beschikken bij een contract van verkoop op afbetaling of een leasingovereenkomst.

De reservevoertuigen moeten ten minste uitgerust zijn om een taxidienst te verzekeren.

Overeenkomstig artikel 26, § 3, mogen deze voertuigen niet verhuurd worden.

De vergunning vermeldt, in voorkomend geval, het aantal reservevoertuigen waarover de exploitant mag beschikken.

Artikel 32

De tarieven moeten in elk voertuig zichtbaar uitgehangen worden.

Artikel 33

§ 1. De op basis van artikel 23, §§ 2 en 3 afgegeven vergunningen mogen aanleiding geven tot een jaarlijkse en ondeelbare belasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon, die houder is van de vergunning. Deze belastingen worden door de gemeenten geïnd.

§ 2. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 23, § 2, bedraagt hoogstens 10.000 frank per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

In afwijking van het eerste lid bedraagt de belasting hoogstens 18.000 frank per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig wanneer de exploitant gebruik maakt van standplaatsen op de openbare weg.

§ 3. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 23, § 3, bedraagt hoogstens 20.000 frank per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

§ 4. Een bijkomende belasting van hoogstens 3.000 frank per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig mag geïnd worden ten laste van de exploitanten van taxidiensten zonder standplaats op de openbare weg maar waarvan de voertuigen voorzien zijn van radiotelefonie.

§ 5. De in dit artikel bedoelde belastingen zijn verschuldigd voor het hele jaar, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning afgegeven werd. Ze zijn jaarlijks verschuldigd en ondeelbaar ten laste van de houder van de vergunning vermeld op 1 januari van het kalenderjaar of op het moment van de afgifte van de vergunning.

De vermindering van het aantal voertuigen of de opschorting van de exploitatie met een of meerdere voertuigen geeft geen aanleiding tot een belastingteruggave. Dit geldt eveneens voor de opschorting of de intrekking van een vergunning of het buiten werking stellen van een of meerdere voertuigen voor welke reden dan ook.

Het indienen van een klacht heft de invorderbaarheid van de belasting niet op.

§ 6. De bedragen vermeld in §§ 2, 3 en 4 van dit artikel worden aangepast volgens de schommelingen van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Deze aanpassing gebeurt door middel van de coëfficiënt die wordt bekomen door het indexcijfer van de maand december van het jaar voorafgaand aan het belastingjaar te delen door het indexcijfer van de maand december 2000.

Artikel 34

De Vlaamse regering bepaalt het maximumbedrag van de retributies die door de gemeenten geïnd mogen worden tot dekking van de bestuurskosten, de controle- en de toezichtskosten die uit de toepassing van dit decreet en de uitvoeringsbepalingen ervan voortvloeien.

Artikel 35

§ 1. De op basis van dit hoofdstuk genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen houdende de intrekking of de schorsing van vergunning worden omstandig gemotiveerd.

§ 2. Tegen in § 1 genoemde beslissingen, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing binnen drie maanden na de indiening van de aanvraag, kan beroep ingesteld worden bij de bestendige deputatie van de provincieraad, die bij een met redenen omklede beslissing uitspraak doet binnen drie maanden na het ontvangen van het beroepsschrift.

Het beroep moet worden ingediend bij aangetekend schrijven binnen vijftien dagen na de betekening van de beslissing tot weigering of binnen vijftien dagen na de datum waarop de termijn van drie maanden verstrijkt die op de indiening van de aanvraag volgt.

Indien de bestendige deputatie binnen de in het tweede lid bedoelde termijn geen beslissing heeft genomen, wordt dit gelijkgesteld met een stilzwijgende weigering.

AFDELING 2

Het stationeren

Artikel 36

§ 1. De vergunning voor het exploiteren van een taxidienst omvat de toelating voor het stationeren op eender welke standplaats die niet op de openbare weg gelegen is maar waarover de exploitant beschikt, of op eender welke standplaats op de openbare weg van de vergunningverlenende gemeente die voorbehouden wordt voor de taxi's en vrij is mits de vergunning overeenkomstig artikel 23, § 5 het gebruik hiervan expliciet vermeldt.

§ 2. Verschillende ondernemingen mogen de niet op de openbare weg gelegen standplaatsen waarover ze beschikken gemeenschappelijk gebruiken op voorwaarde dat de bevoegde colleges erin toestemmen. Deze voorafgaande toestemming is niet vereist als het standplaatsen betreft die gelegen zijn op het grondgebied van een enkele gemeente.

§ 3. Het aantal voertuigen dat aanwezig is op een bepaalde standplaats op de openbare weg mag in geen geval het aantal beschikbare plaatsen overschrijden.

Artikel 37

Het voorzien, het wijzigen en het afschaffen van standplaatsen op de openbare weg in een bepaalde gemeente gebeurt in overleg met de VVM op de door de Vlaamse regering te bepalen wijze en na verwittiging van de taxi-exploitanten met een vergunning voor de betrokken gemeente.

AFDELING 3

Statistieken

Artikel 38

Iedere taxi-exploitant dient de statistische gegevens betreffende zijn onderneming te verstrekken aan de gemeente of aan de Vlaamse regering, indien deze hierom verzoeken.

Deze gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

HOOFDSTUK V

De diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

AFDELING 1

Vergunning en exploitatie

Artikel 39

§ 1. Niemand mag, zonder vergunning, een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder op het grondgebied van het Vlaamse Gewest exploiteren door middel van één of meer voertuigen.

§ 2. De vergunning wordt afgeleverd door de gemeente op wiens grondgebied de exploitatiezetel van de dienst gevestigd is en is geldig op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

§ 3. De Vlaamse regering bepaalt de voorwaarden waaronder een vergunning, afgeleverd door een ander Gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Artikel 40

§ 1. De voorwaarden voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder worden door de gemeenteraad vastgelegd. Hierbij worden minstens de volgende beginselen toegepast :

- 1° Het voertuig dat ingezet wordt voor de exploitatie van een dienst, moet een luxueus voertuig zijn en het door het cliënteel vereiste comfort en accessoires bieden aan passagiers. De Vlaamse regering kan deze criteria nader bepalen ;
- 2° Het voertuig moet periodiek geschouwd worden ten einde na te gaan of het nog voldoet aan alle exploitatievoorwaarden ;
- 3° Elke verhuring geeft aanleiding tot een inschrijving in een register, dat gehouden wordt op de zetel van de onderneming en waarin de datum en het uur van de bestelling voorkomen alsook het precieze voorwerp van het verhuurcontract en de prijs ervan. Dit register dient gedurende vijf jaar vanaf de ingebruikname ervan, op de zetel van de onderneming te worden bewaard ;
- 4° Het voertuig mag slechts ter beschikking gesteld worden van een welbepaalde natuurlijke of rechtspersoon krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Vlaamse regering, waarvan een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt, en een kopie aan boord van het voertuig, wanneer de ondertekening van de overeenkomst voorafgaat aan het instappen van de klant, of waarvan het origineel zich aan boord van het voertuig bevindt, in de andere gevallen. De schriftelijke overeenkomst vermeldt in elk geval dat het voertuig ter beschikking gesteld wordt van de persoon voor een duur van ten minste drie uren ;
- 5° Het voertuig mag zich noch op de openbare weg begeven noch erop stilstaan, indien het niet vooraf op de zetel van de onderneming verhuurd is ;
- 6° Het huurcontract slaat enkel op het voertuig en niet op de zitplaatsen ervan ;
- 7° De voertuigen moeten vooraan en achteraan voorzien zijn van een herkenningsteken, conform het model dat door de Vlaamse regering vastgesteld wordt. De aanvrager dient voor het verkrijgen van dit herkenningsteken de vergunning en een uittreksel uit het handelsregister voor te leggen, waaruit blijkt dat hij ingeschreven werd als exploitant van diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder ;

- 8° Kentekens die kenmerkend zijn voor als taxi ingezette voertuigen of die hieraan herinneren, mogen noch in noch op het voertuig aangebracht worden ;
- 9° Het voertuig mag niet uitgerust zijn met een zend- of ontvangtoestel voor radioverbinding, zoals bedoeld in artikel 1, 4° van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioberichtgeving ;
- 10° De exploitanten mogen voor de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder geen reclame maken onder de benaming “taxi” of onder een motto waarin aan dit woord wordt herinnerd.

§ 2. Onder de voorwaarden bepaald door de gemeenteraad wordt de vergunning of de hernieuwing van de vergunning voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder verleend door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente waar de exploitant de dienst wil exploiteren, hierna ‘het bevoegde college’ te noemen.

§ 3. De exploitant van een taxidienst, die overeenkomstig artikel 23, § 2, een vergunning bezit, mag een taxi inzetten als dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, mits toelating van het bevoegde college, de betaling van een belasting en op voorwaarde dat deze bijkomende activiteit geen schade berokkent aan de criteria van rendabiliteit van de exploitatie en aan de criteria van de terbeschikkingstelling van de taxi aan het publiek.

In afwijking van paragraaf 1, eerste lid, 8° mag de taxi die ingezet wordt als dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder overeenkomstig het eerste lid van dit artikel, een taximeter houden aan boord van het voertuig.

Paragraaf 1, eerste lid, 9° is niet van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel bedoelde taxidienst.

§ 4. De gemeenteraad stelt het toepasselijk tarief vast. Indien de vergunningsvoorwaarden de toepassing van een bepaald tarief niet voorschrijven, stelt het bevoegde college het tarief vast op voorstel van de exploitant. Deze tarieven liggen hoger dan de tarieven bedoeld in artikel 23, § 4.

§ 5. Het bevoegde college kan slechts één vergunning afgeven per exploitant. De vergunning wordt afgegeven aan elke natuurlijke of rechtspersoon die erom verzoekt. De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze afgegeven werd.

Artikel 41

§ 1. De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door de bevoegde gemeente omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

Het onderzoek mag worden toevertrouwd aan de gemeente op het grondgebied waarvan de aanvrager hetzij zijn maatschappelijke zetel, hetzij zijn exploitatie heeft.

§ 2. Wanneer de vergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, moet de zaakvoerder voldoen aan de voorwaarden opgelegd aan een natuurlijke persoon om houder te worden van de vergunning, en dit gedurende de hele duur van de exploitatie.

Artikel 42

§ 1. De vergunning wordt slechts afgegeven aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die hetzij eigenaar is van het of de voertuigen, hetzij er de beschikking over heeft door een contract van aankoop op afbetaling, hetzij door een leasingovereenkomst.

§ 2. De vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal, kan, in afwijking van § 1, op zijn verzoek, gemachtigd worden zijn dienst te verrichten door middel van een vervangingsvoertuig dat hij niet in eigendom heeft en waarvoor hij evenmin een contract van aankoop op afbetaling of een leasingovereenkomst kan voorleggen.

Deze machtiging kan slechts voor ten hoogste drie maanden verleend worden en is niet hernieuwbaar.

De gemeenteraad legt de modaliteiten hiervan vast.

§ 3. De verhuring door de exploitant, onder welke vorm dan ook van het of de voertuigen aan enigerlei persoon die het of de voertuigen zelf bestuurt of laat besturen, is verboden.

Artikel 43

De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

Artikel 44

§ 1. De duur van de vergunning is vijf jaar. De vergunning kan voor dezelfde duur hernieuwd worden. Zij kan voor minder dan vijf jaar verleend of hernieuwd worden als bijzondere, in de vergunning of hernieuwingsakte vermelde omstandigheden, die afwijking wettigen.

§ 2. De hernieuwing van de vergunning kan voor alle of sommige voertuigen geweigerd worden in volgende gevallen :

- 1° indien de exploitant de bepalingen van dit decreet, de uitvoeringsbesluiten ervan of de exploitatievoorwaarden niet naleeft ;
- 2° als de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit ;
- 3° indien de exploitant de, op hem van toepassing zijnde wetgeving in het kader van zijn beroepsuitoefening, niet naleeft.

Artikel 45

Bij een met redenen omklede beslissing van het bevoegde college, kan de vergunning bedoeld in artikel 41, ingetrokken worden of voor een bepaalde duur geschorst worden wegens één van de in artikel 44, § 2, genoemde redenen.

Artikel 46

Indien de exploitant het aantal voertuigen, dat ingezet wordt gedurende de geldigheidsduur van de vergunning, wenst te verhogen of te verlagen, wijzigt het bevoegde college, op zijn aanvraag en tot het aflopen van de vergunning, het aantal voertuigen, dat in de vergunningsakte vermeld wordt.

De beslissing wordt genomen volgens de procedure en de voorwaarden die van toepassing zijn op de vergunningsaanvraag.

Artikel 47

§ 1. De op basis van artikel 40, § 2 en § 3 afgegeven vergunningen mogen aanleiding geven tot een jaarlijkse en ondeelbare belasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon, die houder is van de vergunning. Deze belastingen worden door de gemeenten geïnd.

§ 2. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 40, § 2 bedraagt 25.000 frank per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

§ 3. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 40, § 3 bedraagt 20.000 frank per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

§ 4. De in dit artikel bedoelde belastingen zijn verschuldigd voor het hele jaar, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning afgegeven werd. Ze zijn jaarlijks verschuldigd en ondeelbaar ten laste van de houder van de vergunning vermeld op 1 januari van het kalenderjaar of op het moment van de afgifte van de vergunning.

De vermindering van het aantal voertuigen of de opschorting van de exploitatie met een of meerdere voertuigen geeft geen aanleiding tot een belastingteruggave. Dit geldt eveneens voor de opschorting of de intrekking van een vergunning of het buiten werking stellen van een of meerdere voertuigen voor welke reden dan ook.

Het indienen van een klacht heft de invorderbaarheid van de retributie niet op.

§ 5. De bedragen vermeld in § 2, 3 en 4 van dit artikel worden aangepast volgens de schommelingen van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Deze aanpassing gebeurt door middel van de coëfficiënt die wordt bekomen door het indexcijfer van de maand december van het jaar voorafgaand aan het belastingjaar te delen door het indexcijfer van de maand december 2000.

Artikel 48

De Vlaamse regering bepaalt het bedrag van de retributies die door de gemeenten geïnd mogen worden, tot dekking van de bestuurskosten, de controle- en de toezichtskosten die uit de toepassing van dit decreet en de uitvoeringsbepalingen ervan voortvloeien.

Artikel 49

§ 1. De op basis van dit hoofdstuk genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen houdende de intrekking of de schorsing van vergunning worden omstandig gemotiveerd.

§ 2. Tegen de in § 1 bedoelde beslissingen, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing binnen drie maanden na de indiening van de aanvraag, kan beroep ingesteld worden bij de bestendige deputatie van de provincieraad, die bij een met redenen omklede beslissing uitspraak doet binnen drie maanden na het ontvangen van het beroepsschrift.

Het beroep moet worden ingediend bij aangetekend schrijven binnen een termijn van vijftien dagen na de betekening van de beslissing tot weigering of binnen een termijn van vijftien dagen na de datum waarop de termijn van drie maanden verstrijkt die op de indiening van de aanvraag volgt.

Indien de bestendige deputatie binnen de in lid 1 bedoelde termijn geen beslissing heeft genomen, wordt dit gelijkgesteld met een stilzwijgende weigering.

AFDELING 2

Het stationeren

Artikel 50

De exploitant, die door het bevoegde college ertoe gemachtigd wordt een dienst voor het verhuren van voertuigen te exploiteren, mag de voertuigen, die niet in dienst zijn, slechts laten stationeren op plaatsen die zich bevinden op het privé-terrein bestemd voor de exploitatie van een dienst van bezoldigd vervoer van personen waarvan de exploitant van de dienst eigenaar is of erover beschikt en zijnde de zetel van de exploitatie van de onderneming.

AFDELING 3

Statistieken

Artikel 51

Iedere verhuurder van wagens met bestuurder dient de statistische gegevens betreffende zijn onderneming waarnaar de gemeente of de Vlaamse regering vraagt, te verstrekken aan de gemeente of aan de Vlaamse regering, indien deze hierom verzoeken.

De gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

HOOFDSTUK VI

Vervoer voor eigen rekening

Artikel 52

§ 1. Voor het verrichten van vervoer voor eigen rekening is een attest vereist. Het attest wordt afgeleverd door de Vlaamse regering. Deze legt de aanvraagprocedure, de vorm en de vermeldingen hiervan vast.

§ 2. De Vlaamse regering kan het attest intrekken voor een termijn van maximum drie maanden indien de vergunninghouder de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbesluiten niet naleeft.

De intrekking van het attest gebeurt zonder schadeloosstelling en nadat de vergunninghouder gehoord is.

Artikel 53

Ieder die vervoer voor eigen rekening verricht dient de statistische gegevens hieromtrent aan de Vlaamse regering te verstrekken, indien deze hierom verzoeken.

De gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

HOOFDSTUK VII

Vlaamse mobiliteitsraad

AFDELING 1

Oprichting

Artikel 54

Binnen de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt een Mobiliteitsraad van Vlaanderen ingesteld, hierna genoemd de MORA.

AFDELING 2

Samenstelling van de MORA

Artikel 55

§ 1. De MORA is samengesteld uit één voorzitter, één ondervoorzitter, zeventien leden en acht leden-deskundigen, allen benoemd door de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering benoemt voor alle leden een plaatsvervanger.

De voorzitter, de ondervoorzitter en de leden zijn stemgerechtigd.

De plaatsvervangers nemen deel aan de beraadslagingen met raadgevende stem. Zij zijn echter stemgerechtigd wanneer zij deelnemen aan de werkzaamheden bij afwezigheid van het effectief lid.

§ 2. De voorzitter en de ondervoorzitter worden voorgedragen door de Vlaamse minister bevoegd voor het vervoer, onder de personen met ervaring in de verkeers- en vervoerssector.

§ 3. De leden worden aangewezen als volgt :

- 1° Vier vertegenwoordigers uit de sector van het goederenvervoer, op voordracht van de SERV, waarbij er wordt voor gezorgd dat het goederenvervoer over de weg, het goederenvervoer langs de binnenvaart, het goederenvervoer per pijpleiding, het goederenvervoer per spoor, steeds vertegenwoordigd zijn.
- 2° Telkens één vertegenwoordiger op voordracht van volgende aanbieders van personenvervoer :
 - a) de Vlaamse Vervoermaatschappij ;
 - b) de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ;
 - c) Taxistop ;
 - d) de Groepering van Taxi- en Locatieautobedrijven ;

3° Negen leden op voordracht van privaatrechtelijke rechtspersonen of feitelijke verenigingen opgericht op particulier initiatief, met als hoofddoelstelling het verkeer of vervoer op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, representatief voor hun sector en actief in het gehele Vlaamse Gewest.

De vertegenwoordigers bedoeld in het eerste lid, 1° en 2° dienen deskundig te zijn in de verkeers- en vervoerssector in het algemeen, en in het intermodaal vervoer in het bijzonder. Met intermodaal vervoer wordt bedoeld het vervoer van goederen in dezelfde laadeenheid via meer dan één vervoersmodaliteit zonder de goederen zelf te behandelen. De vertegenwoordigers bedoeld in het eerste lid, 3°, dienen enkel deskundig te zijn in de verkeerssector of de vervoerssector.

§ 4. De leden-deskundigen worden aangewezen als volgt :

- 1° één op voordracht van de Vereniging van Provincies ;
- 2° één op voordracht van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten ;
- 3° zes op voordracht van universitaire en wetenschappelijke instellingen en uit de Hogescholen.

De leden-deskundigen, bedoeld in het eerste lid, worden zodanig gekozen dat de wetenschappelijke disciplines inzake mobiliteit in de MORA vertegenwoordigd zijn. Deze voordrachten houden telkens de voordracht van twee kandidaten in.

§ 5. De voorzitter en de ondervoorzitter wisselen om de twee jaar onderling hun mandaat.

§ 6. De duur van het mandaat van de voorzitter, de ondervoorzitter, de leden en de leden-deskundigen bedraagt vier jaar en is hernieuwbaar.

Het lid dat voortijdig ophoudt zijn mandaat uit te oefenen, wordt vervangen door zijn plaatsvervanger, die zijn mandaat voltooit. Het lidmaatschap van de leden eindigt evenwel op de datum waarop de organisatie, de vereniging of de sector die de voordracht deed, aan de Vlaamse regering meldt dat het betrokken lid niet langer haar vertegenwoordiger is, waarbij terzelfdertijd een nieuw lid wordt voorgedragen.

AFDELING 3

Taken en bevoegdheden

Artikel 56

§ 1. De MORA is bevoegd om inzake aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit binnen het Vlaams Gewest, op eigen initiatief aanbevelingen te formuleren en studies te verrichten en om, op verzoek van de overheden, genoemd in § 2, over die aangelegenheden advies te verstrekken.

In de uitvoering van de opdrachten vermeld in het eerste lid kan de MORA in geen geval beheers- en uitvoeringstaken van de administratie op zich nemen.

§ 2. Het advies van de MORA kan gevraagd worden door :

- 1° de Vlaamse regering ;
- 2° het Vlaams Parlement, doch uitsluitend over voorstellen van decreet ;
- 3° de Vlaamse minister, bevoegd voor het vervoer ;
- 4° elke Vlaamse minister, voor wat zijn bevoegdheden betreft ;
- 5° het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap ;
- 6° de VVM.

§ 3. De Vlaamse regering wint het advies van de MORA in over :

- 1° voorontwerpen van decreten en besluiten die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van het begrotingsdecreet ;
- 2° het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de inzake verkeer en vervoer bevoegde administraties en van de meerjareninvesteringsplannen en exploitaties van het geregeld vervoer, met uitzondering van het begrotingsbeleid inzake de havens en de luchthavens ;
- 3° de krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit, met uitzondering van het beleid inzake de havens en de luchthavens ;
- 4° alle ontwerpen inzake beleidsondersteuning ;
- 5° alle ontwerpen van wetten of van koninklijke besluiten die betrekking hebben op verkeer en vervoer, en waarvoor in toepassing van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen het akkoord van de Vlaamse regering vereist is.

De Vlaamse regering dient over de in 1° genoemde voorontwerpen, de in 3° genoemde krachtlijnen en de in 4° bedoelde ontwerpen gelijktijdig het advies in te winnen van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen overeenkomstig het decreet van 29 april 1991 tot instelling van een milieu- en natuurraad van Vlaanderen en tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiering van de milieu en de natuurverenigingen.

§ 4. De VVM wint het advies van de MORA in over de voorstellen van netmanagement die zij opstelt overeenkomstig artikel 10, § 1, van dit decreet.

§ 5. Behalve wanneer een advies gevraagd wordt over een ontwerp van netmanagement, brengt de MORA advies uit binnen de termijn die vermeld is in de adviesaanvraag of binnen de termijn die zij zelf bepaalt op een gemotiveerde wijze.

De termijn mag niet minder dan 10 werkdagen bedragen.

Indien het advies binnen de in het eerste lid bedoelde termijn niet is uitgebracht, kan de betrokken aangelegenheid verder worden behandeld.

§ 6. Een afschrift van het advies wordt bezorgd aan alle in § 2 bedoelde partijen.

§ 7. De adviezen, aanbevelingen en studies van de MORA zijn openbaar, twintig werkdagen nadat ze meegedeeld zijn aan diegene die er om gevraagd heeft.

§ 8. Het secretariaat van de MORA, zoals bedoeld in artikel 60, stelt om de vijf jaar een mobiliteitsrapport op. Aan de hand van jaarlijkse verslagen dient dit secretariaat de Vlaamse regering te informeren over het mobiliteitsgebeuren.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels voor het opmaken van deze rapporten en voorziet de nodige kredieten hiervoor.

§ 9. De MORA legt jaarlijks aan de Vlaamse regering en aan het Vlaams Parlement een verslag over van zijn werkzaamheden.

Artikel 57

De Vlaamse regering stelt de MORA de noodzakelijke informatie en informatiekkanalen ter beschikking om hem in staat te stellen zijn opdrachten naar behoren te vervullen.

Artikel 58

De MORA kan als vertegenwoordiger van Vlaanderen worden betrokken bij gelijkaardige federale en internationale adviesorganen.

AFDELING 4

Werking van de MORA

Artikel 59

§ 1. Volgende ambtenaren kunnen de vergaderingen van de MORA met raadgevende stem bijwonen :

- 1° de leidende ambtenaren van de administraties verantwoordelijk voor wegen en verkeer, waterwegen en zeewezen, ruimtelijke ordening en ondersteunende studies en opdrachten ;
- 2° de leidende ambtenaren van de wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit ;
- 3° de leidende ambtenaren van de publiekrechtelijke rechtspersonen onder het gezag of de controle van het Vlaamse Gewest, die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit.

§ 2. Vertegenwoordigers van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Raad voor Milieu- en Natuurbehoud kunnen op vraag van de voorzitter tijdens de vergaderingen van de MORA gehoord worden.

Artikel 60

§ 1. De MORA stelt zijn bureau samen en kan tijdelijke of permanente subcommissies oprichten.

§ 2. De MORA kan, voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken, een beroep doen op derden, onder de voorwaarden bepaald in het huishoudelijk reglement.

Op vraag van de MORA kan de Vlaamse regering hiertoe personeel van de Vlaamse administratie tijdelijk detacheren. Deze detachering is beperkt tot een maximum van twee jaar indien zij betrekking heeft op het uitvoeren van bijzondere studies.

§ 3. De MORA stelt zijn huishoudelijk reglement op, dat minstens regelt :

- 1° de bevoegdheden van de voorzitter en de ondervoorzitter ;
- 2° de bevoegdheden en werkwijze van het bureau ;
- 3° de wijze van bijeenroeping en beraadslaging ;
- 4° de frequentie van de vergaderingen ;
- 5° de bekendmaking van de handelingen ;
- 6° de voorwaarden waaronder de MORA een beroep kan doen op deskundigen of op permanente of tijdelijke subcommissies ;

- 7° de voorwaarden waaronder de MORA voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken een beroep kan doen op derden ;
- 8° de voorwaarden waaronder de MORA de voorbereiding van dagonderwijs en de voorbereiding en organisatie van bijscholing en permanente vorming kan toevertrouwen aan derden ;
- 9° de voorwaarden waaronder de MORA de voorbereiding, uitvoering en organisatie van sensibiliseringscampagnes inzake mobiliteit kan toevertrouwen aan derden.

Het huishoudelijk reglement is onderworpen aan de goedkeuring van de Vlaamse regering.

Artikel 61

De Vlaamse regering stelt de MORA een permanent secretariaat ter beschikking dat naast personeel met een administratieve opleiding eveneens personeel met een wetenschappelijke opleiding omvat. De Vlaamse regering kan hiervoor onder meer een beroep doen op contractueel in dienst genomen personeel. Ter zake stelt zij het aantal, de loopbaan en de bezoldiging vast, in overeenstemming met de aard van de functie en de gevraagde kwalificaties.

Het secretariaat wordt onder het gezag van de voorzitter van de MORA geleid door een secretaris.

AFDELING 5

Werkingsmiddelen

Artikel 62

De MORA beschikt over een dotatie ten laste van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap stelt lokalen ter beschikking voor de huisvesting van het secretariaat van de MORA en verleent het alle logistieke steun.

Op het ogenblik dat aan de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen hiertoe een dotatie is toegekend, neemt de Raad deze taak van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur over.

Artikel 63

Aan de voorzitter, de ondervoorzitter en de leden van de MORA en de subcommissies worden geen presentiegelden, reis- en verblijfkosten toegekend.

Artikel 64

De Vlaamse regering zal met de SERV een protocolovereenkomst afsluiten waarin de praktische regelingen omtrent de werking, het personeel en de financiering van de MORA worden opgenomen. De Vlaamse regering bepaalt de modaliteiten van de overeenkomst.

HOOFDSTUK VIII

Strafbepalingen

Artikel 65

§ 1. Onverminderd de eventuele schadevergoeding wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 500 frank tot 10.000 frank, of met een van deze straffen alleen, degene die zonder vergunning een dienst voor geregeld vervoer, een dienst voor bijzonder geregeld vervoer zoals bedoeld in artikel 19, § 1, derde lid, een taxidienst of een dienst voor het verhuren van wagens met bestuurder exploiteert.

§ 2. Onverminderd de schadevergoeding, wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 26 frank tot 10.000 frank, of met een van deze straffen alleen degene die een andere inbreuk pleegt op de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, andere dan deze bedoeld in artikel 68, § 1.

De in het eerste lid bedoelde straf wordt opgelegd ingeval herhaaldelijk inbreuk gepleegd wordt op de bepalingen vervat in de vergunning voor geregeld vervoer, taxidiensten, diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder en in voorkomend geval de bijzondere vormen van geregeld vervoer.

§ 3. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op de in §§ 1 en 2 bedoelde overtredingen van toepassing.

Artikel 66

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan andere officieren van gerechtelijke politie, kent de Vlaamse regering de hoedanigheid van agent of officier van de gerechtelijke politie toe aan de beëdigde ambtenaren en beambten van het Gewest die toezicht houden op de uitvoering van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

§ 2. In het kader van de uitoefening van hun opdracht kunnen de ambtenaren :

- 1° bevelen geven aan de bestuurders ;
- 2° inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door het ondervragen van personen en het inzage nemen van documenten en andere informatiedragers ;
- 3° de bijstand vorderen van politie en rijkswacht.

§ 3. De Vlaamse regering bepaalt de kentekens van hun functie.

Artikel 67

De ambtenaren bedoeld in artikel 66 stellen de overtredingen vast bij proces-verbaal met bewijswaarde tot bewijs van het tegendeel.

Een afschrift van het proces-verbaal wordt binnen de acht werkdagen na vaststelling van de overtreding naar de overtreder gestuurd.

Artikel 68

§ 1. De door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren kunnen een administratieve geldboete opleggen in volgende gevallen :

- 1° niet-naleving van artikel 5 van Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn ;
- 2° niet naleving van artikel 3bis, derde lid en artikel 5, zesde lid van Verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen ;
- 3° de inbreuken op de te vervullen administratieve formaliteiten zoals opgelegd door dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, gepleegd door de personen, bedoeld in dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan.

De ambtenaar stelt de overtreder in kennis van zijn voornemen.

§ 2. Het bedrag van de administratieve geldboetes bedoeld in § 1, mag niet hoger zijn dan 10.000 frank. De Vlaamse regering legt de nadere regels vast omtrent de wijze van inning en omtrent de termijnen waarover de overtreder beschikt.

§ 3. De Vlaamse regering of haar afgevaardigde spreekt zich uit over de verzoeken tot vermindering of kwijtschelding van deze boetes overeenkomstig de door haar vastgestelde procedure.

§ 4. Binnen de door de Vlaamse regering vastgestelde termijn kan de overtreder tegen het dwangbevel tot inning van de administratieve geldboete verzet doen bij de burgerlijke rechtbank. Dit verzet schorst de tenuitvoerlegging van het dwangbevel.

§ 5. Wanneer de inbreuken bedoeld in § 1 van dit artikel begaan zijn door een aangestelde of een lasthebber is de administratieve geldboete alleen door de werkgever verschuldigd.

HOOFDSTUK IX

SLOTBEPALINGEN

AFDELING 1

Wijzigingsbepalingen

Artikel 69

Aan het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt een artikel 7 sexies toegevoegd dat luidt als volgt : “Artikel 7 sexies. Bij de Raad wordt een Mobiliteitsraad van Vlaanderen opgericht. Het decreet van (datum) betreffende de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg bepaalt de samenstelling, de taken en bevoegdheden, de werking en de werkingsmiddelen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.”.

AFDELING 2

Opheffingsbepalingen

Artikel 70

De wet van 9 juli 1875 houdende de tramwegen, gewijzigd bij de wetten van 15 augustus 1897 en 29 augustus 1931, wordt opgeheven, met uitzondering van artikelen 7 en 11.

Artikel 71

Het koninklijk besluit van 6 juli 1885 houdende de vaststelling van de voorwaarden waartegen de staat tegenover derden de obligatiedienst van de N.M.V.B. waarborgt, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 augustus 1885, 19 mei 1930 en 25 mei 1956, wordt opgeheven.

Artikel 72

Het koninklijk besluit van 22 juli 1885 betreffende de aan de N.M.V.B. te vergunnen concessies, wordt opgeheven.

Artikel 73

De wet van 11 augustus 1924 die de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen toelaat die machtigingen te bekomen om automobiele vervoerdiensten in te richten en uit te baten op de weg, wordt opgeheven.

Artikel 74

De wet van 29 augustus 1931 houdende uitbreiding tot de “Trolley-bussen” van de bepalingen van de wet van 24 juni 1885 op de Buurtspoorwegen en van de wetten van 9 juli 1875 en 15 augustus 1897 op de tramwegen, wordt opgeheven.

Artikel 75

De wet van 29 augustus 1931 waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de vergunninghouders van tramlijnen gemachtigd worden autobusdiensten tot stand te brengen met het doel de exploitatievoorwaarden van hun spoorlijnen te verbeteren wordt opgeheven.

Artikel 76

De wet van 3 mei 1936 die de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen machtigt de Nationale dienst voor autovervoer over de weg te beheren, wordt opgeheven.

Artikel 77

Het koninklijk besluit van 25 november 1939 met betrekking tot de toekenning van de staatswaarborg op een N.M.V.B.-lening wordt opgeheven.

Artikel 78

De besluitwet van 8 juli 1946 waarbij het aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen is toegelaten autodiensten voor het vervoer van goederen over de weg in te richten wordt opgeheven.

Artikel 79

Artikelen 3 tot en met 13, 16, 17, tweede lid, 19, derde tot en met vijfde lid, 32, tweede lid, en 33, van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars, zoals tot op heden gewijzigd, worden opgeheven.

Artikel 80

Artikel 2, uitgezonderd C), eerste lid, van dezelfde besluitwet, wordt opgeheven.

Artikel 81

In artikelen 2bis, 18, en 19, eerste lid, van dezelfde besluitwet worden de woorden “geregeld vervoer” en “de bijzondere vormen van geregeld vervoer” geschrapt.

Artikel 82

In artikel 22, eerste lid van dezelfde besluitwet, worden de woorden “door de Koning, wanneer het gaat om een machtiging van een geregeld vervoer” en de woorden “bijzondere vormen van geregeld vervoer” geschrapt.

Artikel 83

Het besluit van de regent van 15 maart 1947 houdende reglement betreffende de machtigingen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 28 juli 1950, 21 februari 1957, 26 juni 1969 en 31 juli 1980, wordt opgeheven.

Artikel 84

In artikel 23 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, wordt het derde lid opgeheven.

Artikel 85

De wet van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van Maatschappijen voor Stedelijk Gemeenschappelijk Vervoer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten nr. 140 van 30 december 1982 en nr. 525 van 31 maart 1987, wordt opgeheven.

Artikel 86

Artikel 50 van de wet van 28 december 1973 betreffende de begrotingsvoorstellen 1973-1974, wordt opgeheven.

Artikel 87

Artikel 21 van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel, wordt opgeheven.

Artikel 88

De wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 december 1983, wordt opgeheven, uitgezonderd artikel 11, 16 en 18.

Artikel 89

Het koninklijk besluit van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, wordt opgeheven.

Artikel 90

Het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's wordt opgeheven, voor wat het Vlaamse Gewest betreft.

Artikel 91

Het ministerieel besluit van 24 december 1976 met betrekking tot de aanduiding en tot de bevoegdheden van de opdrachtgelastigde van de regering bij de N.M.V.B. en bij de Intercommunale Vervoermaatschappijen, wordt opgeheven.

Artikel 92

Het koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982 betreffende saneringsmaatregelen toepasselijk op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen, wordt opgeheven, inzover die betrekking hebben op de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer, uitgezonderd artikelen 12 tot en met 14.

Artikel 93

Het koninklijk besluit van 25 september 1984 betreffende het Comité van advies voor de personenvervoerdiensten over de weg, wordt opgeheven wat het Vlaamse Gewest betreft, en voor zover het om aangelegenheden gaat die vallen onder artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Artikel 94

Het ministerieel besluit van 30 augustus 1985 houdende oprichting van subcomités in de schoot van het Comité van advies voor de personenvervoerdiensten over de weg, wordt opgeheven, wat het Vlaamse Gewest betreft, en voor zover het om aangelegenheden gaat die onder artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen vallen.

Artikel 95

Het koninklijk besluit van 18 augustus 1988 inzake de verlenging voor onbeperkte duur van de aan de Maatschappijen voor Intercommunaal vervoer verleende concessies en machtigingen, wordt opgeheven.

Artikel 96

In artikel 24, § 1, van decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, wordt het woord ‘uitsluitend’ geschrapt.

Artikel 97

In artikel 3 van het decreet van 21 maart 1991 houdende oprichting van een Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde worden § 1, 4° en § 2 opgeheven.

Artikel 98

In artikel 5, 1° van hetzelfde decreet worden de woorden “en 4° en § 2” geschrapt.

Artikel 99

Alle uitvoeringsbesluiten genomen in uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars, en de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, blijven van toepassing, voor zover ze niet tegenstrijdig zijn met de bepalingen van dit decreet en zolang ze niet opgeheven werden door de Vlaamse regering.

AFDELING 3

Overgangsbepalingen

Onderafdeling A

Basismobiliteit

Artikel 100

§ 1. In afwachting van de besluiten bedoeld in artikel 5, §§ 7 en 8 stelt de Vlaamse regering een voorlopig minimumaanbod vast op basis van de normen van artikel 5, §§ 1 tot en met 6. Het voorlopige minimumaanbod dient minstens te worden voorzien voor de woongebieden en woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde van de stedelijke, kleinstedelijke, randstedelijke en buitengebieden. Deze gebieden worden in afwachting van het besluit bedoeld in artikel 5, § 7, afgebakend als volgt :

- 1° stedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, § 1, 10°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, § 1, 10° ;
- 2° randstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, § 1, 11°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, § 1, 11° ;
- 3° kleinstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, § 1, 12°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, § 1, 12° ;
- 4° buitengebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, § 1, 13°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, § 1, 13° ;

Met woongebieden en woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde worden bedoeld de woongebieden in artikel 2, tweede lid, 1.0 en 1.2.3 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen.

§ 2. Indien niet voldaan is aan het in § 1 bedoelde minimumaanbod, is artikel 6, § 3 van toepassing.

Artikel 101

§ 1. In afwachting van besluiten bedoeld in artikel 5, §§ 7 en 8, stelt de VVM een voorlopig netmanagement op, op basis van de principes bedoeld in artikel 100, § 1.

Binnen een termijn van acht maanden na de inwerkingtreding van dit decreet legt de VVM het voorlopig netmanagement ter goedkeuring voor aan de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering kan het haar voorgelegde netmanagement wijzigen mits een omstandige motivering.

§ 2. De Vlaamse regering stelt een voorlopig netmanagement op ingeval de VVM dergelijk netmanagement niet ter goedkeuring kan voorleggen binnen de termijn, bedoeld in § 1, tweede lid.

Onderafdeling B

Taxidiensten

Artikel 102

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.

Onverminderd de artikelen 103 en 104 worden deze vergunningen onderworpen aan de bepalingen van dit decreet vanaf de inwerkingtreding ervan.

Artikel 103

De houders van vergunningen voor een taxidienst, die afgegeven werden krachtens de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, worden, overeenkomstig artikel 7 van voormelde wet, ertoe gemachtigd, tot twee jaar na de inwerkingtreding van dit decreet, hun vergunningen over te dragen.

Artikel 104

In afwijking van artikel 102, worden de houders van een vergunning die zonder onderbreking een taxidienst hebben geëxploiteerd ten minste gedurende 10 jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit decreet en die de exploitatie van deze dienst definitief stopzetten, ertoe gemachtigd hun vergunningen over te dragen na de termijn, bedoeld in artikel 100, volgens de voorwaarden bedoeld in artikel 7 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten.

Artikel 105

De artikelen 10 en 18 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, blijven van toepassing tot de dag van de inwerkingtreding van het besluit van de Vlaamse regering dat in uitvoering van artikel 33 van dit decreet genomen wordt.

ONDERAFDELING C

Diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

Artikel 106

De natuurlijke of rechtspersonen die daadwerkelijk een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder exploiteert op de dag van inwerkingtreding van het decreet, zijn ertoe gehouden hun onderneming bekend te maken bij het bevoegde college binnen de zes maanden na de inwerkingtreding van dit decreet en volgens de modaliteiten die door de Vlaamse regering vastgelegd worden.

In dit geval wordt aan deze exploitanten een eerste vergunning afgegeven voor de duur van één jaar.

Bij gebrek aan een dergelijke bekendmaking binnen de termijn, bedoeld in het eerste lid, wordt de exploitant geacht een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder te exploiteren zonder vergunning.

AFDELING 4

Inwerkingtreding

Artikel 107

De Vlaamse regering bepaalt de datum waarop dit decreet in werking treedt.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse regering,

Patrick DEWAEL

*De vice minister-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,*

Steve STEVAERT

De Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw,

Vera DUA

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN



SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD
VAN VLAANDEREN

**ADVIES OVER HET VOORONTWERP VAN DECREET BETREFFENDE
DE ORGANISATIE VAN HET BEZOLDIGD PERSONENVERVOER OVER
DE WEG**

Brussel, 19 januari 2000

Jozef II-straat 12-16
1000 Brussel
Tel.: 02/209 01 11
Fax: 02/217 70 08
E-mail: serv@serv.be

INHOUD

	Blz.
1. Inleiding	79
1.1. Achtergrond en gevolgde procedure	79
1.2. Inhoud van het advies	80
2. Analyse van het voorontwerp van decreet	80
2.1. Hoofdstuk I : Inleidende bepalingen (artikelen 1 tot en met 3)	80
2.1.1. Samenvatting	80
2.1.2. Commentaar	81
2.2. Hoofdstuk II : Het geregeld vervoer (artikelen 4 tot en met 18)	83
2.2.1. Samenvatting	83
2.2.2. Commentaar	85
2.3. Hoofdstuk III : De bijzondere vormen van geregeld vervoer (artikels 19 tot en met 21)	87
2.3.1. Samenvatting	87
2.3.2. Commentaar	87
2.4. Hoofdstuk IV : De taxidiensten (artikels 22 tot en met 38)	89
2.4.1. Samenvatting	89
2.4.2. Commentaar	90
2.5. Hoofdstuk V : De diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (artikels 39 tot en met 51)	91
2.5.1. Samenvatting	91
2.5.2. Commentaar	92
2.6. Hoofdstuk VI : Vlaamse Mobiliteitsraad (MORA) (Artikels 52 tot en met 62)	93
2.6.1. Samenvatting	93
2.6.2. Commentaar	94
3. Advies : Samenvatting van de belangrijkste commentaren en voorstellen voor tekstwijziging	97

1. INLEIDING

Op 21 december 1999 heeft de Minister vice-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie de SERV om advies gevraagd over het voorontwerp van decreet betreffende de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg. Het voorontwerp werd op 17 december 1999 principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering.

1.1 *Achtergrond en gevolgde procedure*

In april 1999 heeft de toenmalige minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke ordening aan de SERV reeds advies gevraagd over een eerste versie van dit voorontwerp. Dit voorontwerp was toen nog niet goedgekeurd door de Vlaamse regering. Een advies van de SERV overeenkomstig de bepalingen op het decreet van de SERV kon toch nog niet.

Niettemin heeft de SERV wel een aanbeveling uitgebracht over enkele onderdelen van het mobiliteitsbeleid (waaronder basismobiliteit, de MORA en de bedrijfsvervoerplannen) op 15 september 1999. In deze aanbeveling werd aangekondigd dat bij de formele adviesvraag de raad zich ten gronde over de tekst van het decreet zou uitspreken.

Aangezien het huidige, door de Vlaamse regering goedgekeurde voorontwerp opnieuw voor advies aan de SERV wordt voorgelegd, en dus binnen de formele adviesprocedure valt, houdt de SERV er aan om in het advies een concrete en meer gedetailleerde (artikelsgewijze) analyse van het voorontwerp op te nemen en een uitspraak ten gronde te doen.

1.2 Inhoud van het advies

Het advies is opgebouwd rond twee onderdelen :

1. Een eerste deel omvat een algemeen en artikelsgewijs onderzoek van het voorontwerp. Naast een aantal algemene beschouwingen en principiële overwegingen bij elk van de hoofdstukken in het voorontwerp, worden ook de afzonderlijke artikelen onder de loep genomen en indien nodig becommentarieerd. Daarbij wordt indien nodig ook verwezen naar de standpunten van de SERV over de betrokken onderwerpen, zoals geformuleerd in de aanbeveling van 15 september 1999.

Per hoofdstuk worden in afzonderlijke punten : een korte samenvatting gegeven van de betreffende bepalingen in het voorontwerp, worden meer principiële bedenkingen geformuleerd en worden voorstellen voor tekstaanpassing of -wijziging geformuleerd.

2. In een tweede deel wordt een samenvatting gegeven van het eigenlijke advies. Het bevat naast algemene bekommernissen en overwegingen ook de belangrijkste bedenkingen en voorstellen over de verschillende onderwerpen van de ontwerpaanbeveling.

2. ANALYSE VAN HET VOORONTWERP VAN DECREET

2.1 Hoofdstuk I: inleidende bepalingen (artikelen 1 tot en met 3)

2.1.1 Samenvatting

In dit hoofdstuk zijn de relevante begrippen die gebruikt worden in het decreet toegelicht. Op te merken valt dat de definities van "geregeld" en "bijzonder geregeld vervoer" grotendeels zijn afgestemd op de definities die gelden in de Europese regelgeving. Er is wel sprake van enige uitbreiding. Voor het geregeld vervoer gaat het in tegenstelling met de Europese regelgeving ook over voertuigen met minder dan 9 zitplaatsen (de bestuurder inbegrepen). Vanaf het ogenblik dat deze voertuigen ingezet worden op vaste trajecten met vooraf bepaalde stopplaatsen is er sprake van geregeld vervoer.

Als beide criteria niet aanwezig zijn valt het bezoldigd personenvervoer ofwel onder de taxidiensten of onder de collectieve taxidiensten (verhuur van zitplaatsen, maar zonder de vaste trajecten en vooraf bepaalde stopplaatsen).

Deze uitbreiding is niet onbelangrijk in het licht van het principiële alleenrecht dat toegekend wordt aan de VVM voor het geregeld vervoer.

Ook voor het bijzonder geregeld vervoer is er sprake van enige uitbreiding van de definitie in vergelijking met de Europese regelgeving. Het voorontwerp beperkt de vormen van bijzonder geregeld vervoer niet tot het vervoer van werknemers, scholieren en militairen. Ook andere vormen kunnen principiële in aanmerking komen, hoewel de vereisten van regelmaat, traject en vooraf bepaalde stopplaatsen hierbij beperkend zijn.

2.1.2 Commentaar

De titel van het voorontwerp van decreet slaat uitsluitend op de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg. De inhoud van het voorontwerp is echter ruimer dan de titel laat vermoeden.

De bepalingen rond de aspecten “geregeld vervoer” (met begrippen als basismobiliteit netmanagement, exploitatie), “bijzondere vormen van geregeld vervoer” en “taxidiensten” zijn inderdaad onderdelen van het bezoldigd personenvervoer over de weg. Maar met dit voorontwerp wordt ook een Mobiliteitsraad van Vlaanderen opgericht. Dit is een materie die niet uitsluitend verband houdt met de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg, maar die ongetwijfeld een belangrijke impact zal hebben op de organisatie van de beleidsvoorbereiding en advisering rond mobiliteit.

Daarom acht de SERV het aangewezen om de titel van het voorontwerp in die zin aan te passen of te vervolledigen.

In dit hoofdstuk worden de vervoersdiensten opgesomd waarop de bepalingen van het decreet niet van toepassing zijn. De SERV is van oordeel dat omwille van de heel specifieke aard van het vervoer, de bepalingen van het decreet ook niet van toepassing zouden mogen zijn op de voertuigen toebehorend aan begrafenisondernemingen¹, voor zover deze ondernemingen deze voertuigen enkel gebruiken voor het vervoer van personen tijdens de uitvoering van begrafenisplechtigheden. Daarom wordt voorgesteld om het betreffende artikel (art. 3) in die zin uit te breiden.

Het decreet is niet van toepassing op ambulancediensten. Deze diensten worden in het decreet ook niet nader gedefinieerd. Voor het verrichten van ziekenvervoer zijn tot op vandaag geen specifieke voorwaarden bepaald. Een attest van bedrijfsbeheer en voldoen aan een aantal minimale technische vereisten van de ziekenwagen en uitrusting volstaan.

Om te vermijden dat dit als een achterpoort zou kunnen worden gebruikt voor het leveren van "verdoken" taxidiensten d.m.v. ambulancediensten, suggereert de raad een nadere omschrijving van deze diensten.

In Artikel 2 §1 13° worden de buitengebieden gedefinieerd als gemeenten en/of delen van gemeenten die niet afgebakend zijn als stedelijk, randstedelijk, kleinstedelijk of buitengebied. Tenzij hiermee nog een specifieke bepaling bedoeld wordt is de verwijzing naar buitengebied te schrappen.

¹ Begrafenisondernemingen zijn onderworpen aan de Programmawet van 10 /02/1998 tot bevordering van het zelfstandig ondernemerschap. Begrafenisondernemer is een gereguleerd beroep waarbij naast een bewijs van beheerskennis ook een bewijs van beroepsbekwaamheid vereist wordt. Deze wordt vastgelegd in het KB van 22/12/1982 tot bepaling van de voorwaarden tot uitoefening van de beroepswerkzaamheid van begrafenisondernemer.

2.2 Hoofdstuk II: het geregeld vervoer (artikelen 4 tot en met 18)

2.2.1 Samenvatting

Dit hoofdstuk bevat twee afdelingen: respectievelijk “basismobiliteit en netmanagement” (artikel 4 tot en met 14) en “exploitatie” (artikel 15 tot en met 18).

De afdeling “basismobiliteit en netmanagement” is beleidsmatig de belangrijkste kern van dit voorontwerp. Het decreet legt de principes van basismobiliteit vast onder de vorm van “een minimumaanbod van geregeld vervoer binnen de woonzones van stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden”. Het minimumaanbod wordt uitgewerkt in bedieningsfrequenties en afstanden tot de haltes. Het minimumaanbod varieert voor de bedieningsfrequentie naargelang van het tijdstip (weekdag versus weekend, spitsuur versus daluur) en naargelang de woonzones gelegen zijn in stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke of buitengebieden. Voor de afstand tot de haltes geldt een verschil naargelang van de woonzones. Het decreet voorziet een hiërarchie in het minimumaanbod. De regering krijgt de opdracht binnen een periode van 3 jaar na de inwerkingtreding van het decreet² de betrokken gebieden af te bakenen en het concrete minimumaanbod vast te leggen.

De concrete organisatie en verzekering van het minimumaanbod is een zaak van de VVM, die “een geleidelijke en gelijkmatig gespreide invoering over de verschillende gebieden” moet waarborgen. De VVM kan voor het realiseren van het minimumaanbod alle mogelijke vormen van geregeld vervoer inzetten (dus ook vraagafhankelijk vervoer), alleen in stedelijke gebieden moet dat tijdens de spitsuren in ieder geval verzekerd worden via vaste lijndiensten. Voor het overige heeft de VVM de vrijheid om de realisatie van het minimumaanbod te regelen. Wel kan de maatschappij door de burger daarop aangesproken worden met als gevolg bij gegronde klacht een aanpassing van de lijnvoering of het uitbetalen van een schadevergoeding (maximaal 100 bef per dag bij voorlegging van een bewijs van taxirit).

Voorafgaand aan de definitieve vastlegging van het minimumaanbod door de regering is het de bedoeling vanaf de inwerkingtreding van het decreet een voorlopig minimumaanbod te bepalen.

² Datum te bepalen door de Vlaamse regering (artikel 105).

Dat zou dan gelden in alle gemeenten volgens de categorisering zoals hierboven aangegeven en van toepassing zijn op “de woongebieden en woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde” (bepaling van het kb over de gewestplannen van 1972). Ook dit voorlopig minimumaanbod geldt als basis voor mogelijke klachten van de burgers t.a.v. de VVM.

Voor de concrete uitwerking van de basismobiliteit moet de VVM overgaan tot de uitwerking van een netmanagement. Dat netmanagement heeft niet alleen de bedoeling de basismobiliteit in de praktijk om te zetten, maar moet ook “de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoetgekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingstromen” optimaliseren. Het netmanagement zal uitgewerkt worden op basis van twaalf vervoersgebieden die vastgelegd worden rond evenveel vervoerskernen (in het decreet zelf vastgelegd). De VVM moet dit netmanagement ter goedkeuring aan de Vlaamse regering voorleggen ten laatste 2 jaar na de bepaling van de minimumnormen in het kader van de basismobiliteit. Het netmanagement zal onderdeel worden van de beheersovereenkomst.

Bovendien moet de VVM in afwachting van het definitieve minimumaanbod 8 maanden na de inwerkingtreding van het decreet een voorlopig netmanagement voorleggen gebaseerd op de principes van het voorlopig minimumaanbod (zie hoger).

In de afdeling “exploitatie” wordt het principieel alleenrecht voor het geregeld vervoer decretaal toegewezen aan de VVM, die wel de exploitatie ervan kan toevertrouwen aan derden. Dit alleenrecht is echter slechts principieel omdat in het kader van de Europese regelgeving een deel van het geregeld vervoer ook geliberaliseerd is. Het voorontwerp van decreet regelt daarvoor de vergunningen die in het kader van de Europese regelgeving door de Vlaamse overheid moeten afgeleverd worden. In het bijzonder kunnen alle vervoersondernemingen uit de gemeenschap die over een communautaire vergunning voor internationaal personenvervoer beschikken in alle lidstaten diensten in het kader van het internationaal vervoer leveren³. Voor zover het over geregeld vervoer gaat moeten zij wel een vergunning krijgen van de lidstaat waar het vertrekpunt van de internationale dienst gelegen is. De Vlaamse regering levert deze vergunningen af volgens een procedure die door de Europese Unie is geregeld.

³ Die communautaire vergunningen worden afgeleverd door de lidstaat van vestiging, voor de Belgische ondernemingen is dit de federale overheid.

Bovendien kunnen deze ondernemingen uitsluitend in het kader van deze internationale verbindingen (waarvoor ze bovengenoemde vergunning hebben) binnenlandse reizigers opnemen. Een dergelijke dienst valt dan onder het geregeld cabotagevervoer. Zij moeten dat wel doen met respect voor alle wettelijke en bestuursrechtelijke regelingen die in de betrokken lidstaat van toepassing zijn. Met het oog daarop legt de Vlaamse regering aan deze ondernemingen een vergunningsplicht op en bepaalt daarvoor de procedure en de modaliteiten.

2.2.2 Commentaar

Basismobiliteit

De SERV ondersteunt principieel de introductie van een genormeerde basismobiliteit. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet naar de mobiliteitsmogelijkheden voor alle burgers en naar de realisatie van een performant openbaar vervoer.

In de eerste plaats ziet de SERV de basismobiliteit als een instrument en als referentiebasis in de relatie tussen de overheid en de vervoermaatschappij, en dit met het oog op de realisatie van de maatschappelijke functies die het openbaar vervoer dient te vervullen nl. enerzijds de versterking van het openbaar vervoer op de vervoermarkt en anderzijds een verhoging van de mobiliteitsmogelijkheden van alle burgers. In het eerste geval zal het beleid succesvol zijn naarmate het openbaar vervoer een groter aandeel van de verplaatsingen voor zijn rekening neemt. In het tweede geval zal de vermindering van het aantal mensen dat omwille van beperkte vervoersmogelijkheden uitgesloten wordt van deelname aan maatschappelijke en economische activiteiten het criterium zijn om het gevoerde beleid te beoordelen.

Er moet een goed inzicht verkregen worden in de implicaties van een basismobiliteit op deze verschillende functies.

Een normering van de basismobiliteit op basis van frequentie en halteafstanden is hierbij van groot belang. Maar daarmee is het begrip basismobiliteit geenszins gedekt. Ook bijv. de prijs, het comfort, de doorstroming en de commerciële snelheid spelen een rol bij het gebruik (en de versterking van het marktaandeel) van het openbaar vervoer en dus ook bij het aanbod van een basismobiliteit.

Ook het financieringsaspect is bij de organisatie van een concept van basismobiliteit aan de orde. Momenteel is de basisfinanciering van De Lijn nog te veel gekoppeld aan de evolutie van de kosten. Anderzijds heeft men geen duidelijk zicht op de (budgettaire) gevolgen van de basismobiliteit op de exploitatie van de vervoersmaatschappij.

Tenslotte blijft de SERV heel terughoudend staan tegenover een individuele afdwingbaarheid van basismobiliteit (die gekoppeld is aan een schadevergoeding) door de burgers. Wat dan bijv. met andere prioritaire behoeften zoals voeding, huisvesting en gezondheidszorg? Bovendien is basismobiliteit in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de overheid zelf en van belang voor de relatie tussen de vervoermaatschappij en de overheid. Die moet er bij de goedkeuring van het netmanagement over waken dat de basismobiliteit verzekerd is.

Het voorontwerp van decreet maakt de VVM verantwoordelijk voor het organiseren en verzekeren van de basismobiliteit (met inbegrip van een afdwingbaarheid van de gebruikers ten aanzien van de vervoermaatschappij). Indien men kiest voor een individuele afdwingbaarheid van de basismobiliteit via o.m. de uitbetaling van een schadevergoeding door De Lijn, mag dit niet leiden tot een verhoging van de overheidsbijdrage aan De Lijn voor het uitbetalen van de schadevergoedingen.

Tevens mag de bepaling dat de basismobiliteit wordt georganiseerd en verzekerd door de VVM geen afbreuk doen aan de mogelijkheid dat de concrete uitvoering van de basismobiliteit ook door derden kan gebeuren.

Netmanagement

Voor het opstellen van het netmanagement wordt het grondgebied ingedeeld in vervoersgebieden die op hun beurt bestaan uit vervoerskernen en invloedsgebieden. Voor iedere vervoerskern wordt een invloedsgebied bepaald op basis van het waterscheidingsprincipe. Dit waterscheidingsprincipe mag uiteraard geen aanleiding zijn om vervoersdiensten die de vervoersgebieden overschrijden uit te sluiten. Hoe zal bijv. de problematiek van Brussel en de relatie met de omliggende gebieden worden benaderd, bijv. t.a.v. Vlaams-Brabant en t.a.v. het Gewestelijk Expres Net.

Het GEN voorziet immers een netwerk van openbaar vervoerdiensten dat zich uitstrekt over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maar met vertakkingen naar de omliggende periferie, zoals vervoersgebieden in Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen

Exploitatie

Volgens Art. 17 §5 wordt bij ontstentenis van een beslissing binnen drie maanden na de aanvraag van een vergunning voor geregeld vervoer (bij de Vlaamse regering), dit gelijkgesteld met een stilzwijgende weigering.

Volgens de SERV is dit geen aanvaardbare procedure. Principieel is de Raad geen voorstander van een procedure waarbij beslissingen op stilzwijgende wijze mogelijk zijn. Dergelijke procedure strookt niet met de principes van een behoorlijk bestuur. De SERV rekent op een correcte toepassing van de betreffende bepaling in het decreet, en dit vooral om de mogelijke negatieve economische en sociale gevolgen van de procedure van stilzwijgende weigering voor werknemers en werkgevers te vermijden.

Overige bemerkingen

Artikel 5 §7 geeft de opdracht aan de Vlaamse regering om binnen de drie jaar na de inwerkingtreding van het decreet de verschillende gebieden (stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden) af te bakenen. In de memorie van toelichting is er sprake van twee jaar.

Artikel 98 §1 geeft aan de Vlaamse regering de opdracht om een voorlopig minimumaanbod vast te leggen. Er wordt gesteld dat dit voorlopig minimumaanbod minstens moet worden voorzien voor woongebieden en woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde van de stedelijke, kleinstedelijke, randstedelijke en buitengebieden. Daarbij wordt verwezen naar het KB van 1972 over de planologische voorschriften voor de gewestplannen. De combinatie van “woongebieden” en “woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde” is niet heel duidelijk vermits deze laatste omschrijving in de planologische voorschriften als “een overdruk” beschouwd wordt. Verduidelijking van deze omschrijving is nodig.

2.3 Hoofdstuk III: de bijzondere vormen van geregeld vervoer (artikels 19 tot en met 21)

2.3.1 Samenvatting

Het voorontwerp van decreet bevestigt de principiële vrijmaking van de markt voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer (gericht op bepaalde categorieën van reizigers met uitsluiting van andere reizigers). Vroeger bestaande verplichtingen om ofwel het vervoer uitsluitend te laten uitvoeren door de werkgever zelf (in het kader van het werknemersvervoer) of om prioriteit te geven voor deze bijzondere vormen van geregeld vervoer aan de VVM vervallen. Alle ondernemingen (ook buitenlandse ondernemingen) kunnen bijzondere vormen van geregeld vervoer verzekeren mits zij beschikken over een geschreven overeenkomst. Voor buitenlandse ondernemingen geldt dat voor het binnenlands vervoer alleen in het kader van het cabotagevervoer.

De mogelijkheid van bijzondere vormen van geregeld vervoer die niet gebaseerd zijn op een geschreven overeenkomst zijn wel nog mogelijk op voorwaarde dat daarvoor een vergunning wordt bekomen. Vergunningen aan buitenlandse ondernemingen voor binnenlands vervoer zonder overeenkomst zijn op basis van het voorontwerp echter uitgesloten.

De bedoelde vergunningen worden afgeleverd door de Vlaamse regering. Het voorontwerp van decreet regelt de inhoud van deze vergunningen en de bevoegdheid van de regering om de procedure en de modaliteiten ervan vast te leggen.

2.3.2 Commentaar

Dit hoofdstuk geeft geen aanleiding tot algemene bemerkingen. De bepaling in artikel 19 §1 3° lid kan de indruk wekken dat buitenlandse ondernemingen ontslagen zijn van vergunningsplicht bij ontstentenis van een overeenkomst en bijzondere vormen van geregeld vervoer kunnen leveren. Zoals in de memorie van toelichting duidelijk is aangegeven kunnen deze ondernemingen alleen via een overeenkomst dat vervoer leveren. Het is best de tekst in die te verduidelijken.

2.4 Hoofdstuk IV: de taxidiensten (artikels 22 tot en met 38)

2.4.1 Samenvatting

Het voorontwerp van decreet moderniseert de bestaande wetgeving op de taxidiensten (wet van 27 december 1974), met behoud evenwel van de bevoegdheid voor de gemeenten voor het afleveren van de vergunningen voor het exploiteren van een taxidienst. In deze nieuwe regeling is bovendien in de exploitatievergunning de toelating voor het stationeren van taxidiensten op de openbare weg mee opgenomen.

Het gemoderniseerde vergunningenstelsel heeft hoofdzakelijk de bedoeling misbruiken bij overdrachten van vergunningen tegen te gaan en de rendabiliteit van de taxisector te vrijwaren. Een specifieke regeling voor het exploiteren van diensten voor de verhuur van voertuigen met bestuurder (zie verder) moet voorts de praktijk van niet officieel vergunde taxidiensten uitsluiten. Voor het verzekeren van een betere rendabiliteit van de taxisector zal volgens het voorontwerp vooral een versterking van het onderzoek naar het openbaar nut van een dienst een oplossing moeten brengen (de gemeenten moeten in functie van de behoeften het maximum aantal voertuigen vaststellen waarvoor vergunningen kunnen worden afgeleverd).

Tenslotte maakt het voorontwerp van decreet ook het onderscheid tussen gewone taxidiensten en "collectieve taxidiensten". Daarmee wordt de mogelijkheid gecreëerd om afzonderlijke zitplaatsen in het kader van een taxidienst ter beschikking te stellen. De collectieve taxidiensten vallen onder dezelfde vergunningsregeling als de gewone taxidiensten. In beide gevallen worden de vergunningen voor 5 jaar afgeleverd, met de mogelijkheid tot hernieuwing. De gemeenten beschikken over de mogelijkheid om aan de vergunningen een jaarlijkse (door de gemeente te innen) belasting te verbinden van maximum 10.000 BEF per vergund voertuig (18.000 bij gebruik van standplaatsen op de openbare weg).

2.4.2 Commentaar

De SERV is ervan overtuigd dat het voorontwerp van decreet een goede basis vormt om de rendabiliteit van de taxisector te optimaliseren en om de sector beter te wapenen tegen de misbruiken die deze rendabiliteit ondermijnen (zoals bijv. de handel in overdrachten van exploitatievergunningen, het toekennen van vergunningen zonder rekening te houden met het openbaar nut, enz.). Met dit voorontwerp is een rigoureuze regeling uitgewerkt voor de organisatie en de exploitatie van de taxisector.

Anderzijds kan echter worden vastgesteld dat niet wordt ingegaan op de impact van het taxivervoer in de mobiliteitsmarkt. De afstemming tussen de marktorganisatie en de positie van het taxivervoer in het mobiliteitsgebeuren, alsook de mogelijke inschakeling van taxidiensten in de aanpak van het mobiliteitsprobleem komen niet aan bod. De SERV is van oordeel dat ook de meest aangewezen afstemming tussen de marktorganisatie voor de taxidiensten en de rol ervan in het mobiliteitsbeleid voorwerp van onderzoek en beleid moet zijn.

In artikel 24 wordt gesteld dat een vergunning voor de exploitatie van een taxidienst maar kan afgegeven worden wanneer dit om reden is van openbaar nut van de dienst. Op basis van dit openbaar nut kan het aantal voertuigen worden beperkt dat kan ingezet worden in een gemeente. De SERV vraagt zich af wat het begrip openbaar nut inhoudt. In de memorie van toelichting wordt met betrekking tot openbaar nut gesteld dat het bevoegde college van burgemeester en schepenen bij de afgifte van de vergunning rekening dient te houden met het maximaal aantal voertuigen dat in de betrokken gemeente kan ingezet worden. Openbaar nut wordt hierbij gelinkt aan het waarborgen van de rendabiliteit van de taxibedrijven. Alles bij elkaar blijft het een vrij vage omschrijving die daardoor ook aanleiding kan zijn tot willekeurige toepassing.

In artikel 23 § 3 is sprake van een bijkomende toelating voor de vergunde ondernemingen voor de verhuur van voertuigen met bestuurder. Verder is in de tekst (en in de memorie van toelichting) sprake van vergunning. Afstemming van de teksten is nodig om b.v. onduidelijkheden over procedure te vermijden. Hierbij wordt best uitdrukkelijk gesproken van een vergunning die aan de voorziene procedure voor de taxidiensten is onderworpen.

2.5 Hoofdstuk V: de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (artikels 39 tot en met 51)

2.5.1 Samenvatting

Na de inwerkingtreding van dit decreet zal iedere onderneming die “diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder” wil exploiteren in Vlaanderen over een vergunning moeten beschikken. Deze diensten onderscheiden zich uitdrukkelijk van de taxidiensten, in het bijzonder door de vereiste van een voorafgaandelijk aan de dienst afgesloten schriftelijke overeenkomst te beschikken. Dat impliceert in het bijzonder dat met deze voertuigen geen reizigers op de openbare weg kunnen worden opgepikt. Verder sluit het voorontwerp van decreet uit dat dergelijke voertuigen ook zouden ingezet worden als collectieve taxidiensten. De vergunningen worden afgeleverd door de gemeente, die er ook de voorwaarden van bepaalt. Deze voorwaarden moeten rekening houden met een aantal beginselen die in het decreet zijn opgenomen (over de aard van het voertuig, over de aard en het gebruik van de schriftelijke overeenkomst,). Deze vergunningen hebben ook een duurtijd van 5 jaar. In tegenstelling met de taxidiensten geldt voor deze vergunning niet de toetsing met het openbaar nut. Dezelfde regels gelden voor de belasting verbonden aan de vergunning (maximum 25.000 BEF per voertuig). Op te merken valt dat taxidiensten die overeenkomstig het decreet een vergunning hebben voor taxidiensten mits een bijkomende toelating van de gemeente en mits het betalen van een bijkomende belasting (voor zover door de gemeente opgelegd, met een maximum van 20.000 BEF) deze voertuigen onder bepaalde voorwaarden ook mogen inzetten voor de verhuring van voertuigen met bestuurder. Overigens geldt deze regeling ook in de omgekeerde richting : ondernemingen met een vergunning voor de verhuur van voertuigen met bestuurder kunnen een afzonderlijke toelating krijgen voor de inzet als taxidienst.

2.5.2 Commentaar

Volgens Artikel 40 §1 4° mag het te verhuren voertuig slechts ter beschikking worden gesteld als:

- ✓ er een schriftelijke overeenkomst aanwezig is waarvan een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt en een kopie aan boord van het voertuig;
- ✓ de ondertekening van de overeenkomst voorafgaat aan het instappen van de klant;
- ✓ of als het origineel van de overeenkomst zich aan boord van het voertuig bevindt.

Met dit artikel wordt een strenge regeling voorzien met het oog op het vermijden van mogelijke misbruiken. De SERV vraagt zich echter af in hoeverre deze bepalingen in de praktijk controleerbaar zijn.

Niettegenstaande in artikel 39 van het decreet voor de vergunningsplicht geen onderscheid wordt gemaakt naar gewest van vestiging van de onderneming, geeft de memorie van toelichting bij dit artikel aan dat enkel exploitanten gevestigd in het Vlaams Gewest onderworpen zijn aan een vergunningsplicht. Deze beperking in de memorie van toelichting is ten onrechte. Artikel 39 van het decreet moet zodanig geïnterpreteerd worden dat alle ondernemingen die diensten willen leveren op het grondgebied van het Vlaams Gewest aan de vergunningsplicht zijn onderworpen, ook als hun exploitatiezetel in een ander gewest gevestigd is.

De interpretatie die nu in de memorie van toelichting wordt gegeven kan overigens bij vergelijking met de regeling terzake in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, aanleiding zijn tot onaanvaardbare concurrentievervalsing; meer in het bijzonder in het licht van de bepalingen van artikel 47 van het decreet over de te betalen belastingen.

Op basis van het decreet en de memorie van toelichting kan nu verondersteld worden dat in iedere gemeente een vergunning moet bekomen worden voor het leveren van deze diensten, wat onzinnig is.

Het decreet moet deze problematiek verduidelijken door meer in het bijzonder de reikwijdte van de afgeleverde vergunningen aan te geven.

2.6 Hoofdstuk VI: Vlaamse mobiliteitsraad (MORA) (artikels 52 tot en met 62)

2.6.1 Samenvatting

Binnen de SERV wordt een MORA opgericht.

Deze raad moet een essentiële bijdrage leveren in een meer geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsbeleid. Die integratie wordt volgens het voorstel bereikt door de MORA samen te stellen uit "vertegenwoordigers van verschillende diensten, sectoren en belangengroeperingen die actief bezig zijn met één of meerdere aspecten van mobiliteit binnen het Vlaamse Gewest". De Vlaamse regering zal de MORA een permanent secretariaat ter beschikking stellen (bestaande uit personeel met een administratieve en wetenschappelijke opleiding). Na een overgangsperiode is het de verantwoordelijkheid van de SERV om de huisvesting en de logistieke ondersteuning van de MORA te verzekeren. Daarvoor zal de SERV een specifieke dotatie krijgen. Bovendien zou de MORA ruime adviserende bevoegdheden krijgen. Concreet zal de MORA naast een stemgerechtigde voorzitter en ondervoorzitter, vier vertegenwoordigers uit het goederenvervoer bevatten (door de SERV voor te dragen), vier leden die de aanbieders van personenvervoer vertegenwoordigen en negen leden die representatieve particuliere organisaties op het domein van vervoer en verkeer vertegenwoordigen. Daarnaast zullen acht leden - deskundigen worden aangeduid. Voor de eigenlijke leden zullen plaatsvervangers worden aangeduid. Met uitzondering van uitvoeringstaken zou de MORA een ruime bevoegdheid hebben tot advies, studie en aanbeveling over alle aangelegenheden die het vervoer aanbelangen (met inbegrip van een advies over alle ontwerpen van decreet en besluiten, beleidsvoorbereidende documenten en het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit). Vertegenwoordigers van de SERV en de MINA – raad zouden kunnen gehoord worden door de MORA. Voor een aantal opdrachten schrijft het voorontwerp van decreet bovendien voor dat gelijktijdig met een adviesvraag aan de MORA ook de MINA – raad om een advies gevraagd wordt (voorontwerpen van decreet en besluiten, krachtlijnen over het te voeren beleid en ontwerpen inzake beleidsondersteuning). Het decreet verandert niets aan de bevoegdheid van de SERV inzake advisering van ontwerpen van decreet met sociaal – economische dimensie of ontwerpen van wet of koninklijk besluit met sociaal – economische dimensie die een akkoord vergen van de Vlaamse regering (artikel 5 § 2 van het decreet op de SERV).

Tenslotte is in het decreet expliciet bepaald dat de MORA een huishoudelijk reglement moet opmaken en ter goedkeuring voorleggen aan de SERV.

2.6.2 Commentaar

Algemene bemerkingen

De SERV heeft in zijn aanbeveling van 15 september een aantal bedenkingen geformuleerd ten aanzien van de MORA, onder meer over de weerslag die de MORA zou hebben op de positie van de SERV t.a.v. de mobiliteitsproblematiek. Het mobiliteitsaspect is voor de SERV immers meer en meer een speerpunt geworden en zal dit naar de toekomst toe uiteraard blijven. Met het huidig voorontwerp van decreet worden deze bekommernissen grotendeels opgevangen, onder meer via de decretaal vastgelegde integratie van de MORA in de SERV, waarbij het huishoudelijk reglement van de MORA onderworpen is aan de goedkeuring van de SERV.

Het huidig voorontwerp beantwoordt ook aan de bekommernissen van de SERV over zijn daadwerkelijke vertegenwoordiging en betrokkenheid in de MORA. In de MORA zetelen namelijk 4 vertegenwoordigers uit de sector van het goederenvervoer, op voordracht van de SERV. Er wordt niet meer nader bepaald uit welke organisaties deze vertegenwoordigers moeten worden afgevaardigd. Daarnaast kunnen de plaatsvervangers deelnemen aan de beraadslagingen met raadgevende stem, ongeacht de aanwezigheid van de effectieven. Dit was voorheen niet het geval.

Niettegenstaande de SERV de formule voor de oprichting, de organisatie en de werking van de MORA zoals voorgesteld in het voorontwerp, in principe ondersteunt, wenst de Raad, in aansluiting bij de aanbeveling van 15 september 1999, toch nog een aantal bedenkingen te formuleren.

Ten eerste blijft de SERV van oordeel dat de grote heterogeniteit van de kans op een vlotte en goede werking ervan kan hypothekeren. Niettegenstaande het systematisch samenbrengen van een heterogene groep van betrokkenen het mobiliteitsbeleid positief kan beïnvloeden (door o.a. uitschakeling van een versnipperd overleg), is het niet ondenkbaar dat het vinden van een consensus over bepaalde mobiliteitsthema's binnen een bepaalde termijn, niet evident zal zijn.

Bij deze heterogene invulling van de vertegenwoordiging in de MORA moet het concept van intermodaliteit evenwel ook in zijn ruime betekenis worden doorgetrokken. Luchtvaart en zeevaart maken momenteel geen deel uit van de MORA. Nochtans zijn zij als grote polen en generatoren van verkeer en transport directe betrokkenen bij de mobiliteitsproblematiek.

Ook blijft de SERV zich vragen stellen bij de aanwezigheid van de aanbieders van vervoer (dit zijn volgens art.53 §3 van het voorontwerp de VVM, de NMBS, Taxistop en de Groepering van Taxi- en Locatieautobedrijven) in de MORA, temeer daar in de MORA het beleid wordt voorbereid en geadviseerd dat zij zelf moeten uitvoeren.

Ten slotte zouden duidelijke criteria moeten worden vastgelegd voor de selectie van de privaatrechtelijke rechtspersonen of feitelijke verenigingen opgericht op particulier initiatief, die in de MORA zijn vertegenwoordigd.

In het voorontwerp werd toegevoegd dat de Vlaamse regering over voorontwerpen van decreet m.b.t. mobiliteit, krachtlijnen van het te voeren beleid en ontwerpen inzake beleidsondersteuning, gelijktijdig het advies van de MINA-raad dient in te winnen. De MINA-raad versterkt hiermee zijn adviesbevoegdheid. Over de advisering van de SERV wordt niets gezegd in het voorontwerp, waardoor bijgevolg ook niets verandert aan de formele bevoegdheid van de SERV t.a.v. ontwerpdecreten.

De adviesbevoegdheid die de MINA-raad nu krijgt is echter groter dan de formele SERV-bevoegdheid. De SERV erkent de rol van de MINA-raad en aanvaardt die bijkomende bevoegdheid in het kader van een evenwicht met de rol van de SERV, op voorwaarde dat bij de concrete werking van de MORA ook de SERV betrokken wordt bij de opdrachten die hier voor de MINA – raad aan de orde zijn. De Raad stelt voor om dit te regelen via het huishoudelijk reglement.

De in het voorontwerp vastgelegde decretale integratie van de MORA in regelt nog niet alle aspecten en problemen die dergelijke integratie in de praktijk met zich meebrengt. Daarom wordt aangedrongen op een verder overleg tussen de minister en de SERV met het oog op het uitwerken van een praktische regeling.

Enkele specifieke bemerkingen

Artikel 53 §3 2° bepaalt dat de MORA ook vier vertegenwoordigers op voordracht van de aanbieders van personenvervoer bevat. De memorie van toelichting heeft het echter over zes vertegenwoordigers van de aanbieders van personenvervoer.

Artikel 58 §3 bepaalt dat het huishoudelijk reglement van de MORA is onderworpen aan de goedkeuring van de SERV. Volgens de memorie van toelichting moet de Vlaamse regering het huishoudelijk reglement goedkeuren. De Raad vraagt om de memorie van toelichting aan te passen aan artikel 58 van het eigenlijke decreet.

Volgens artikel 61 worden aan de voorzitter, de ondervoorzitter en de leden van de MORA presentiegelden toegekend. Aangezien de SERV op 15 mei 1996 de beslissing heeft genomen tot het pro memorie afschaffen van de presentiegelden en de reiskosten, wordt voorgesteld om deze vergoedingen ook niet toe te passen in de MORA en bijgevolg dit artikel te schrappen.

Artikel 62 voorziet een protocolovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de MORA waarin de praktische regelingen omtrent de werking, het personeel en de financiering worden opgenomen.

Aangezien de MORA administratief – organisatorisch binnen SERV zal worden ingebed, wordt voorgesteld om de nu voorziene overeenkomst te vervangen door een protocolovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de SERV over de werking van de MORA.

3. ADVIES : SAMENVATTING VAN DE BELANGRIJKSTE COMMENTAREN EN VOORSTELLEN VOOR TEKSTWIJZIGING

De SERV staat positief tegenover de algemene strekking van het voorgelegde voorontwerp van decreet. In eerste instantie meent de SERV dat de instelling van een basismobiliteit in het kader van het geregeld personenvervoer een belangrijk instrument kan worden voor het toekomstig mobiliteitsbeleid. Voorts meent de SERV dat een planmatige en geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsbeleid gediend is met een goed functionerend advies – en overlegorgaan. De voorgestelde MORA kan daarbij een belangrijke rol spelen. De SERV waardeert het bovendien dat de regering voor de werking van de MORA een essentiële rol heeft voorzien voor de SERV.

Tenslotte ondersteunt de SERV het initiatief van de Vlaamse regering om op een grondige wijze het vergunningenstelsel voor de onderscheiden vormen van geregeld vervoer, taxidiensten en diensten voor de verhuur van voertuigen met bestuurder te moderniseren en in overeenstemming te brengen met de Europese regelgeving.

Zonder afbreuk te doen aan deze algemeen positieve houding vraagt de SERV niettemin aandacht voor een aantal meer algemene bedenkingen bij dit voorontwerp en voor een enkele concrete voorstellen van amendering van de voorgestelde tekst. De SERV is ervan overtuigd dat overname van deze amendementen geen afbreuk doet aan de strekking van het decreet. Deze algemene bedenkingen en tekstwijzigingen worden hieronder samengevat. Ze zijn in punt 2 van het advies nader gemotiveerd. In punt 2 worden voorts ook diverse tekstopmerkingen opgenomen die n.a.v. de analyse van het voorontwerp en van de memorie van toelichting werden gemaakt.

Algemene bedenkingen

Het voorgestelde systeem van basismobiliteit is volgens de SERV vooral van belang voor de relatie tussen overheid (als opdrachtgever) en de vervoermaatschappij (als uitvoerder). De raad rekent er op dat op korte termijn het systeem kan worden uitgewerkt met het oog op een effectieve versterking van het openbaar vervoer zowel in zijn sociale functie als in zijn bijdrage aan het oplossen van diverse knelpunten in de mobiliteit.

Met deze basismobiliteit kunnen op een goed onderbouwde wijze de beleidsopties van de Vlaamse regering inzake openbaar vervoer omgezet worden in de concrete opdracht aan de vervoermaatschappij. Voor een definitieve beoordeling van het concreet op te leggen minimumaanbod zijn evenwel bijkomende gegevens nodig. In het bijzonder de budgettaire effecten ervan, de wijze van invoering over het gehele gewest (spreiding in de tijd en ruimte) en de weerslag van de basismobiliteit op de dwingende eis t.a.v. de VVM om het marktaandeel van het openbaar vervoer vooral in zones met grote congestie te verbeteren. De SERV rekt er op dat hij deze vragen in het kader van de op te richten MORA nog ten gronde kan bespreken. Terughoudendheid t.a.v. het afdwingbaar karakter in hoofde van de burger t.a.v. de VVM blijft evenwel aangewezen. De regering heeft t.a.v. daarvan geen afdoende bijkomende argumentatie aangebracht die deze terughoudendheid wegneemt.

De nu voorgestelde MORA kan de goedkeuring wegdragen van de SERV – partners. De SERV zal dan ook het nodige doen om de werking van de MORA te optimaliseren. Er wordt wel aangedrongen op verder overleg tussen kabinet en SERV om de hier principieel geregelde integratie van de MORA in de SERV op korte termijn concreet uit te werken. Mits goede en duidelijke afspraken rekenen de SERV - partners op een ernstige betrokkenheid bij de werking van de MORA. De voorziene procedure voor de goedkeuring van het huishoudelijk reglement moet daarvoor de nodige basis leggen. Daarbij zal het ook nodig zijn aandacht te besteden aan een efficiënte werking van de MORA, rekening houdend met de grote heterogeniteit in de samenstelling en de aanwezigheid van uitvoerders in dit adviesorgaan.

De SERV stelt vast dat voor de exploitatie van taxidiensten en diensten voor de verhuur van voertuigen met bestuurder de regering een vrij strakke regelgeving heeft uitgewerkt. Daarmee wordt een verdienstelijke poging ondernomen om in deze sector misbruiken uit te sluiten. Het succes ervan zal echter afhankelijk zijn van een zeer strakke controle. En bovendien blijven sommige elementen (zoals de vage omschrijving van “openbaar nut” bij de vergunning voor taxidiensten) van die aard dat willekeur niet uitgesloten wordt. Vanuit het oogpunt van het mobiliteitsbeleid is daarmee bovendien de zaak niet af. Dat geldt in het bijzonder voor de taxidiensten. In dat verband meent de raad dat ook de meest aangewezen afstemming tussen de marktorganisatie voor de taxidiensten en de rol ervan in het mobiliteitsbeleid voorwerp van onderzoek en beleid moet zijn. In dat verband kan lering getrokken worden uit initiatieven in het buitenland.

Voorstellen voor aanpassingen in het decreet

Artikel 3 is aan te vullen met een bijkomend 4° lid “begravenisondernemingen die voertuigen inzetten voor vervoer van personen uitsluitend tijdens de uitvoering van begrafenisplechtigheden”.

Met verwijzing naar de toelichting in punt 2.2.2 (“exploitatie”) stelt de Raad voor om artikel 17 § 5 te vervangen door het volgende: “De regering neemt een beslissing binnen drie maanden na indiening van de aanvraag”.

Artikel 39 moet aangevuld worden met een bepaling over de reikwijdte van de afgeleverde vergunningen. De memorie van toelichting bij artikel 39 moet volledig worden aangepast aan de bepalingen van het decreet.

Artikel 62 vervangen door het volgende: “Met de SERV zal over de werking van de MORA een protocolovereenkomst worden afgesloten waarin”.

ADVIES VAN DE MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN

MiNa-Raad
Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen

Advies

van 27 januari 2000
over het voorontwerp van decreet
betreffende de organisatie van het
bezoldigd personenvervoer over de weg

Samenvatting

Decretale basis van het mobiliteitsbeleid. Voortbouwend op het Vlaams regeerakkoord heeft de Vlaamse regering een voorontwerp van decreet inzake het bezoldigd personenvervoer over de weg principieel goedgekeurd. Hiermee wil de regering in de eerste plaats een systeem van basismobiliteit instellen. Verder wil ze met dit voorontwerp de wetgeving ter zake moderniseren en - via de oprichting van een mobiliteitsraad - een instrument creëren voor een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek. De Raad onderschrijft het streven naar een moderne, geïntegreerde decretale basis inzake mobiliteit. Hij is echter van oordeel dat dit voorontwerp van decreet onvoldoende aan dit streven beantwoordt. Verschillende cruciale onderdelen van het mobiliteitsbeleid zoals procedures, convenants of financiële instrumenten, komen er immers niet in aan bod. De Raad dringt er op aan om dit voorontwerp te beschouwen als een eerste pragmatische stap naar een volwaardige basis voor een geïntegreerd mobiliteitsbeleid. Vanuit een praktisch oogpunt pleit hij voor een verdere modulaire uitwerking van deze decretale basis. De momenteel nog onduidelijke uitkomst van het overleg inzake de verdere staatshervorming is daarvoor een bijkomend argument.

Planning en advisering. Het Vlaams regeerakkoord kondigt tegen 2001 een beleidsplan inzake duurzame mobiliteit aan. Op dit ogenblik beschikt de Vlaamse overheid nog niet over een juridische basis daarvoor. Desondanks blijkt dit nakend mobiliteitsplan het belangrijkste motief te zijn om via dit voorontwerp van decreet ook een mobiliteitsraad (MORA) op te richten. Naast de nood aan duidelijke besluitvormingsprocedures voor de planning en de rol van de advisering daarin, heeft de Raad ernstige bedenkingen bij de opname van de MORA in dit voorontwerp en bij de voorgestelde bepalingen ter zake. Volgens de Raad vertoont de MORA een ambigu karakter en biedt hij onvoldoende garanties voor een geïntegreerde maatschappelijke advisering. De Raad vraagt daarom de hier uitgewerkte adviesconstructie uitdrukkelijk te beschouwen als een tijdelijke regeling waarbij de nadruk ligt op technisch en uitvoeringsgericht advies. Op afzienbare termijn moet er volgens de Raad een volwaardig planningsdecreet inzake mobiliteit worden vastgesteld waarin zowel maatschappelijke als technische advisering in detail worden uitgewerkt. Een duidelijke scheiding tussen beide blijft ook in deze materie een principieel uitgangspunt van de Raad.

Beleidsintegratie. Gezien de sterke versnippering van bevoegdheden en de vele raakvlakken met andere beleidsvelden, is beleidsintegratie in het mobiliteitsbeleid van extreem belang. Een cruciaal integratievraagstuk bij dit voorontwerp van decreet is de afstemming met het ruimtelijk beleid. De Raad benadrukt daarbij dat de gebiedsafbakeningen die men invoert om het begrip basismobiliteit ruimtelijk te differentiëren, finaal moeten gelijksporen met de gelijkaardige afbakeningen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). In geval van afwijkingen moet het RSV primeren. Verder moet de invoering van de basismobiliteit de doelstellingen van het RSV - zoals het vrijwaren van de open ruimte en het versterken van kernen - ondersteunen. Daarvoor is het nodig dat men bij de uitwerking van de basismobiliteit voor het buitengebied een duidelijk onderscheid maakt tussen hoofddorpen en andere woonzones (zoals linten en verspreide bebouwing).

Wat betreft de afstemming met het milieubeleid is de uitdaging vooral dat een systeem van basismobiliteit moet bijdragen aan een toename van het marktaandeel voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Daarvoor is een evenwichtige verdeling nodig van de investeringen in het openbaar vervoer. Deze verdeling moet zowel uitgaan van de sociale doelstellingen als van doelstellingen op het vlak van milieu en congestie. Beleidsintegratie met het regionaal-economisch beleid houdt in de eerste plaats in dat de werking van de vervoersgebieden die dit voorontwerp voorziet, aansluit bij de trend om bestaande regionale structuren op socio-economisch vlak te stroomlijnen en beter op elkaar af te stemmen. Ten slotte is ook de interne afstemming binnen het mobiliteitsbeleid (b.v. van fiscaal en infrastructuurbeleid) voor de uitwerking van een systeem van basismobiliteit van belang.

Uitwerking van het begrip basismobiliteit. De Raad onderschrijft het initiatief van de Vlaamse regering om een systeem van basismobiliteit in te stellen. Het sluit immers aan bij de sociale dimensie van het concept duurzame ontwikkeling. Een goede invulling ervan kan bovendien ook doelstellingen op het vlak van bereikbaarheid en omgevingskwaliteit ondersteunen. De Raad wijst er echter op dat de invulling in het voorontwerp van decreet vanuit twee invalshoeken beperkt is. Vooreerst kan basismobiliteit ook met andere vervoermiddelen (b.v. langzaam verkeer, trein, autodelen) gerealiseerd worden dan diegene die in het voorliggend voorontwerp aan bod komen. Verder houdt het begrip basismobiliteit meer in dan een regeling van het 'opstaprecht' via minimale frequenties en halteafstanden. Ook aspecten als snelheid, comfort en prijs en de bediening van de bestemmingen spelen daarbij een rol. De Raad is er zich van bewust dat het niet evident is om voor deze aspecten via regelgeving minimale voorwaarden te definiëren. Hij dringt er op aan dat deze elementen meer in detail worden geregeld via het netmanagement of het beheerscontract met De Lijn.

Netmanagement en beheerscontract. De reële basismobiliteit zal pas blijken bij de concrete uitwerking van het management voor vervoersnetten (het zogenaamde netmanagement). De Raad vindt het daarom aangewezen dat het voorontwerp aanknopingspunten zou voorzien om via uitvoeringsbesluiten ook minimale voorwaarden voor netmanagement te kunnen opleggen. Op die manier kan een afwegingskader voor criteria inzake bestemmingen, snelheid en doorstroming gestalte krijgen. Verder zijn de afstemming tussen de verschillende vervoergebieden (in het bijzonder m.b.t. de overlapzones) en het evenwicht tussen de basisfuncties van het openbaar vervoer (bestrijding van de vervoersarmoede en mobiliteitsbeheersing) belangrijke aandachtspunten bij de uitwerking van het netmanagement. Wat dit evenwicht betreft suggereert de Raad om de concrete plannen ter zake te onderwerpen aan een integrale effect-rapportage waarin het netmanagement op zijn sociale, economische en milieukundige effecten wordt beoordeeld. Met het oog op dit evenwicht zou het een stap vooruit zijn om de doelstellingen in het beheerscontract met De Lijn uit te drukken in passagierskilometers in plaats van voertuigkilometers. De intentie in het Vlaams regeerakkoord om op 10 jaar het marktaandeel van het gemeenschappelijk vervoer te verdubbelen kan daarvoor het uitgangspunt vormen.

Afdwingbaarheid. De Raad steunt het principe dat burgers het recht op basismobiliteit moeten kunnen afdwingen. Een goede controle op de plannen voor netmanagement en op de uitvoering daarvan op het terrein moeten de afdwingbaarheid door individuele reizigers in de praktijk tot een absolute uitzondering herleiden. Eerstgenoemde controle is de verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering. Voor de tweede controle is volgens de Raad echter nog een onafhankelijke instantie nodig. De Raad vraagt om deze lacune op te vullen.

I. INLEIDING

Op 21 december ontving de MiNa-Raad van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie een vraag om advies aangaande het voorontwerp van decreet betreffende de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg. De Vlaamse regering keurde dit voorontwerp van decreet op 17 december 1999 principieel goed en belastte de Minister met het inwinnen van het advies van o.m. de MiNa-Raad. De Minister verzocht de Raad om het gevraagde advies binnen de 30 dagen over te maken.

Als gevolg van de hersamenstelling van de MiNa-Raad - die formeel plaatsvond op donderdag 20 januari 2000 - kon de Raad de opgelegde adviestermijn niet strikt opvolgen. De nieuw samengestelde Raad was immers pas op 27 januari in een eerste officiële zitting bijeen. Het advies over het voorontwerp van decreet betreffende de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg werd tijdens deze zitting unaniem vastgesteld. De Raad rekent erop dat de Vlaamse regering begrip opbrengt voor de geschetste omstandigheden en ondanks de beperkte termijnoverschrijding het voorliggend advies bij de besluitvorming in kwestie volwaardig in rekening brengt.

In voorliggend advies onderschrijft de MiNa-Raad in principe het concept basismobiliteit. Het gaat hier immers om de invulling van de sociale component van een mobiliteitsbeleid in het kader van het concept duurzame ontwikkeling. Daarnaast kan een systeem van basismobiliteit ook een bijdrage leveren aan het realiseren van economische (bereikbaarheid) en milieukundige (omgevingskwaliteit) doelstellingen van het duurzaamheidsconcept. De Raad steunt verder de algemene intentie om te streven naar een meer geïntegreerde advisering van het mobiliteitsbeleid. Beide elementen sluiten aan bij de visie die de Raad inzake mobiliteit ontwikkelde in zijn oriëntatienota en advies inzake mobiliteit en infrastructuur (respectievelijk vastgesteld op 5 maart en 2 april 1998). Zowel bij de concrete uitwerking van een systeem van basismobiliteit als bij de oprichting van de Vlaams mobiliteitsraad (MORA) ziet de Raad in dit voorontwerp van decreet echter nog een aantal fundamentele en praktische knelpunten.

II. ADVIES

A. Decretale basis van het mobiliteitsbeleid

1. **Situering.** Het voorliggend voorontwerp van decreet geeft in eerste instantie uitvoering aan het Vlaams regeerakkoord. Daarin kondigde de Vlaamse regering aan dat ze binnen het jaar een decreet tot volledige modernisering van de wetgeving inzake het bezoldigd personenvervoer over de weg en tot het instellen van basismobiliteit in het Vlaams parlement zal neerleggen⁽¹⁾. In opvolging van deze intentie, keurde de Vlaamse regering op 17 december 1999 een voorontwerp van decreet goed dat op 21 december voor advies aan de MiNa-Raad werd voorgelegd.

In de Memorie van Toelichting bij dit voorontwerp van decreet wordt de noodzaak van dit decretaal initiatief verder gemotiveerd. Volgende overwegingen spelen daarbij een belangrijke rol.

- a. In eerste instantie wil de Vlaamse regering een juridische basis creëren om een systeem van basismobiliteit in Vlaanderen in te stellen⁽²⁾.
- b. Daarnaast wil het voorontwerp van decreet een antwoord bieden aan de regionalisering van het mobiliteitsbeleid die zich de laatste decennia ook in het mobiliteitsbeleid heeft doorgezet⁽³⁾. Deze regionalisering heeft tot nog toe echter onvoldoende doorgewerkt naar een aangepaste Vlaamse regelgeving.
- c. De modernisering van de Vlaamse regelgeving is eveneens noodzakelijk voor de afstemming op enkele recente Europese verordeningen⁽⁴⁾.
- d. Een belangrijk motief voor dit decretaal initiatief was verder de nood aan een juridische basis voor enkele vrij recente trends inzake mobiliteit. Het gaat hier onder meer om vraagafhankelijk openbaar vervoer, collectieve taxidiensten en de verhuur van wagens met bestuurder.
- e. Ten slotte wordt ook de nood aan een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek als een belangrijk argument voor dit voorontwerp van decreet naar voor geschoven. De Memorie van toelichting verwijst wat dit betreft naar het Strategisch Plan voor een Toegankelijk Vlaanderen dat als hoofddoelstelling een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit beoogt, waarbij de economische, sociale, ruimtelijke en milieucomponenten ten volle worden onderkend en geïntegreerd worden benaderd⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ VLAAMSE REGERING, *Het Vlaams regeerakkoord: een nieuw project voor Vlaanderen*, 1999, Deel IV, Hoofdstuk 2, p. 44.

⁽²⁾ Met basismobiliteit bedoelt men een minimumaanbod (uitgedrukt in halteafstand en bedieningsfrequentie) van openbaar vervoer, gedefinieerd als publiek toegankelijk vervoer tegen een vooraf bepaald tarief, in het voorontwerp van decreet 'geregeld vervoer' genoemd (Memorie van toelichting, p. 2).

⁽³⁾ Via de bijzondere wetten van 8 augustus 1988 en 16 juli 1993.

⁽⁴⁾ Met name de verordeningen 11/1998 en 12/1998, respectievelijk inzake gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en autobussen en inzake voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot cabotagevervoer (vervoer in een lidstaat waar ze niet gevestigd zijn).

⁽⁵⁾ Memorie van toelichting, p. 9.

2. **Nood aan decretale basis voor een integraal mobiliteitsbeleid.** De Raad onderschrijft ten volle de nood aan een modernisering van de Vlaamse regelgeving inzake mobiliteit. Hij vindt elk van de aangehaalde motieven voor het voorliggend decreetaal initiatief legitiem. Zowel de (gedeeltelijke) regionalisering van het mobiliteitsbeleid als de afstemming op de Europese regelgeving en het juridisch onderbouwen van recente (beleids)ontwikkelingen maken deze modernisering absoluut noodzakelijk. Bijzonder veel belang hecht de Raad aan het ontwikkelen en uitvoeren van een integraal mobiliteitsbeleid⁽⁶⁾. De sterke versnippering van dit beleidsdomein maken een geïntegreerde benadering ervan echter extra complex maar tegelijk ook onvermijdelijk. Om deze moeilijke maar noodzakelijke opdracht adequaat uit te voeren is een brede juridische basis voor het gewenste integraal mobiliteitsbeleid een dwingende vereiste.

3. **Beperkte reikwijdte van het voorontwerp van decreet.** In tegenstelling tot wat de Memorie van toelichting suggereert, stelt de Raad vast dat dit decreet nog geen geïntegreerde basiswetgeving inzake mobiliteit is. Het voorontwerp van decreet installeert in eerste instantie een systeem van eng gedefinieerde basismobiliteit. Deze basismobiliteit moet men begrijpen als een minimum-instapregeling voor het geregeld (openbaar) vervoer. Verder moderniseert het voorontwerp van decreet de regelgeving m.b.t. de taxidiensten, vult het lacunes op inzake het bijzonder geregeld vervoer en inzake de verhuur van voertuigen met bestuurder. Tenslotte installeert het voorontwerp van decreet een Vlaamse mobiliteitsraad die borg moet staan voor de geïntegreerde benadering.
Een juridische basis voor een integraal mobiliteitsbeleid moet volgens de Raad echter veel meer omvatten. Elementaire onderdelen daarin zijn volgens de Raad o.m. doelstellingen en beginselen, besluitvormingsprocedures en adviesorganen, vergunningen, beleidsovereenkomsten (privaatrechtelijk) en convenants (publiekrechtelijk), infrastructurele voorzieningen, economische en financiële maatregelen en uitvoeringsorganisaties.

De Raad vindt de vraag naar een volwaardige decretale basis voor een geïntegreerde mobiliteitsbeleid meer dan legitiem. Het voorliggende voorontwerp van decreet geeft immers weinig garanties dat het zich zal kaderen binnen een op duurzame ontwikkeling gericht geïntegreerd mobiliteitsbeleid (cf. de hoofddoelstelling van het Strategisch Plan voor een Toegankelijk Vlaanderen). Hij dringt er daarom op aan dat dit voorontwerp van decreet minimaal als een eerste pragmatische stap in die richting wordt beschouwd. De Raad vraagt in dat verband meer concrete engagementen en tijdsschema's die garanderen dat op afzienbare termijn een volwaardig basisdecreet mobiliteit tot stand zou komen.

4. **Suggesties voor verdere decretale ontwikkelingen.** Voor de verdere ontwikkeling van een geïntegreerde decretale basis voor het Vlaams mobiliteitsbeleid pleit de Raad voor een modulaire opbouw. Het voorliggende voorontwerp kan worden aangegrepen als een aanzet daarvoor en moet in die richting gekanaliseerd worden.

Recente ervaringen in de juridische onderbouwing van het ruimtelijk beleid en het

⁽⁶⁾ Zie daarvoor MINA-RAAD, *Advies van 2 april 1998 over Mobiliteit en Infrastructuur*, afl. 1998/8, p. 14.

milieubeleid kunnen een goede inspiratie zijn voor de ontwikkeling in de richting van een meer geïntegreerd beleid. In het ruimtelijk beleid werd eerst geopteerd voor een beperkt 'planningsdecreet' waarin procedures en advisering werden geregeld⁽⁷⁾. Daarna volgde de eerste uitwerking van strategische planning⁽⁸⁾ ten slotte werd het planningsdecreet geïntegreerd in een algemeen basisdecreet⁽⁹⁾.

In het milieubeleid werd in eerste instantie een structuur voor een basiswetgeving vastgelegd. Deze kreeg een eerste invulling met de zogenaamde algemene bepalingen (principes, doelstellingen, planningsprocedures en milieukwaliteitsnormen)⁽¹⁰⁾. Enkele vroeger goedgekeurde decreten werden in dit juridisch schema ingepast⁽¹¹⁾. Bedoeling is dat dit kaderdecreet verder wordt ingevuld met andere titels naargelang het haalbaar of opportuun is.

De verdere ontwikkeling van een dergelijke geïntegreerde decretale basis voor het mobiliteitsbeleid moet uiteraard gedetailleerd worden afgestemd op de bevoegdheidsverdeling met de federale overheid en met de evolutie daarvan als gevolg van de verdere staatshervorming. Dit is een extra argument voor de bepleite modulaire opbouw.

⁽⁷⁾ Decreet van 27 juli 1996 houdende de ruimtelijke planning.

⁽⁸⁾ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bindende bepalingen bij decreet vastgesteld op 17 december 1997.

⁽⁹⁾ Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening.

⁽¹⁰⁾ Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

⁽¹¹⁾ Met name het afvalstoffendecreet van 2 juli 1981 (gewijzigd door decreten van 20 april 1994 en 19 april 1995), het Decreet van 15 juni 1994 inzake de milieubeleidsvereenkomst en het Decreet van 22 februari 1995 inzake de bodemsanering.

B. Planning en advisering

5. **Een geïntegreerd Vlaams mobiliteitsplan.** Het regeerakkoord kondigt aan dat de Vlaamse regering uiterlijk tegen het voorjaar 2001 een geïntegreerd mobiliteitsplan 'Duurzame mobiliteit in Vlaanderen aan het parlement wil voorleggen'⁽¹²⁾. Als algemene doelstellingen daarvan noemt het regeerakkoord: de mobiliteit beheersen, de milieuhinder terugdringen, de bereikbaarheid en de leefbaarheid garanderen en de investeringsprioriteiten (zowel inzake openbaar vervoer als op het vlak van infrastructuur) vastleggen. Volgens het akkoord moeten in het mobiliteitsplan zeker volgende aandachtspunten aan bod komen: verkeersveiligheid, gemeenschappelijk vervoer, voorstadsnetten, voet- en fietspaden, missing links inzake infrastructuur, goederenvervoer, luchthavens en zeehavens (Doel in het bijzonder).
Op dit ogenblik beschikt de Vlaamse regering - in tegenstelling tot andere strategische plannen zoals het ruimtelijk structuurplan of het milieubeleidplan - niet over een decretale basis die de opmaak van het bedoelde geïntegreerde mobiliteitsplan juridisch verankert en er de besluitvormingsprocedure voor vastlegt. Voor de MiNa-Raad is dit een belangrijk hiaat dat zo snel mogelijk moet worden opgevuld vooral gezien het overwegend aanbod-gestuurde uitgangspunt van dit voorontwerp van decreet. Volgens de Raad is het logisch dat een strategische planfiguur eerst juridisch wordt onderbouwd vooraleer het concreet wordt uitgewerkt.
6. **De MORA: een onduidelijk adviesorgaan.** In het geheel van de beleidsplanning, -uitvoering en -evaluatie speelt de advisering - zowel vanuit een technische als vanuit een maatschappelijke invalshoek - volgens de Raad een onmisbare rol. Wat betreft de advisering van het mobiliteitsbeleid richt het voorliggend voorontwerp van decreet een nieuwe mobiliteitsraad op: de MORA. Deze raad heeft in het voorontwerp een essentiële opdracht in het kader van het beoogde geïntegreerde mobiliteitsbeleid. Hij krijgt daartoe ruime bevoegdheden inzake studie, aanbevelingen en advies over alle aspecten die met mobiliteit verband houden. Het belangrijkste motief voor de opname van de MORA in dit voorontwerp van decreet, is de behoefte die er blijkbaar bestaat om een dergelijk adviesorgaan ter beschikking te hebben op het ogenblik dat een ontwerp voor een mobiliteitsplan (zie vorige paragraaf) wordt voorgelegd⁽¹³⁾.
Qua samenstelling is de MORA een heterogeen overlegforum waarbij zowel algemeen maatschappelijke organisaties, specifiek betrokken actoren (o.m. de aanbieders en gebruikers van vervoer), deskundigen en ambtenaren. (met raadgevende stem) vertegenwoordigd zijn.

⁽¹²⁾ VLAAMSE REGERING, *Het Vlaams regeerakkoord: een nieuw project voor Vlaanderen*, 1999, Deel IV, Hoofdstuk 2, p. 43-46.

⁽¹³⁾ Cf. de toelichting door kabinetsmedewerkers van de Vlaamse minister van Mobiliteit, openbare werken en Energie tijdens een informatieve vergadering van de Raad op 7 januari 2000.

Volgens de MiNa-Raad kunnen bij de hier voorgestelde adviesconstructie verschillende principiële en praktische bezwaren geformuleerd worden:

- a. In de eerste plaats is de *integrale benadering* van de MORA strijdig met de beperkte reikwijdte van dit decreet. Dit sluit aan bij het pleidooi van de Raad om de regeling inzake de advisering van het mobiliteitsbeleid in dit voorontwerp van decreet op termijn op te heffen (zie volgende paragraaf) en te regelen in het kader van een volwaardig planningsdecreet. De bepleite integrale aanpak is overigens ook strijdig met het uitzonderen van het beleid inzake havens en luchthavens in de bevoegdheden van de MORA⁽¹⁴⁾. Dit geldt des te meer omdat het in voorbereiding zijnde geïntegreerd mobiliteitsplan deze aspecten uitdrukkelijk wel moet behandelen. De opname van de MORA in dit voorontwerp van decreet werd juist gemotiveerd in functie van de behandeling van dit mobiliteitsplan.
- b. De *samenstelling* van de MORA is heterogeen en ambigu. Hij bevat maatschappelijke groepen, sectorale belangengroepen, deskundigen, aanbieders en gebruikers van geregeld vervoer en ambtenaren. Dit bezwaart mogelijk de efficiënte werking van de MORA. Meer fundamenteel maakt dit onduidelijk of de MORA fungeert als een ambtelijke adviescommissie dan wel als expertenraad of als maatschappelijk overleg- en adviesforum. Een definitieve regeling van de advisering moet de verschillende dimensies van advisering (maatschappelijk en technisch) duidelijker onderscheiden.
- c. Aansluitend bij vorige opmerking versterkt ook de regeling die wordt getroffen inzake de *situering* van de MORA, het ambigu karakter van deze adviesraad. De situering bij de SERV suggereert een maatschappelijke adviesfunctie terwijl de - in een overgangsfase - voorziene situering bij het Departement Leefmilieu en Infrastructuur eerder aansluit bij een werking als technisch adviesorgaan.
- d. Qua *opdrachten* worden aan de MORA een aantal uitvoerende taken toegedicht die er volgens de MiNa-Raad niet thuis horen. Zo is de opmaak van een mobiliteitsrapport eerder een opdracht voor een administratieve taakgroep die onafhankelijk werkt van een adviesorgaan en is het aangewezen dat ook voorlichtingscampagnes aan de reguliere administratieve diensten worden toevertrouwd⁽¹⁵⁾.

7. **Naar een planningsdecreet voor het mobiliteitsbeleid.** Voortbouwend op voorgaande paragrafen en op het pleidooi voor een modulaire opbouw van een brede decretale basis voor een geïntegreerd Vlaams mobiliteitsbeleid (zie paragraaf 4), is de MiNa-Raad er voorstander van om een in omvang beperkt planningsdecreet uit te werken. Een dergelijk, op afzienbare termijn vast te stellen decreet moet het planningsinstrumentarium voor het mobiliteitsbeleid organiseren. In dit planningsdecreet zouden de klassieke planningsinstrumenten (rapportering, advisering en de planning zelf) op een coherente en geïntegreerde wijze geregeld moeten worden.

Gezien de sterke relatie tussen een geïntegreerde mobiliteitsplanning en de functie

⁽¹⁴⁾ Zie artikel 54, § 4, 2° en 3°.

⁽¹⁵⁾ Zie hiervoor respectievelijk artikel 54, § 8 en artikel 58, § 3, 9° van het voorontwerp van decreet.

van de adviesorganen inzake mobiliteit - cf. de opdracht van de Mobiliteitsraad (MORA) in dit voorontwerp van decreet - pleit de Raad ervoor om de oprichting, samenstelling, bevoegdheden en werking van deze raad op termijn uit het voorliggend voorontwerp van decreet te lichten en in het hier bepleite planningsdecreet te integreren. Zodra een dergelijk planningsdecreet beschikbaar is, moet het duidelijk zijn volgens welke procedure de mobiliteitsplanning moet worden behandeld en welke rol de maatschappelijke en technische advisering daarin kan en moet spelen.

Gezien de bezwaren die de Raad heeft ten aanzien van de nu voorgestelde mobiliteitsraad (zie vorige paragraaf), dringt de Raad erop aan om de regeling in dit voorontwerp van decreet te beschouwen als een tijdelijke constructie.

8. **MORA als tussenstap.** Een grondige discussie met het oog op een definitieve regeling van zowel de maatschappelijke als de technische advisering van het mobiliteitsbeleid moet volgens de Raad gevoerd worden in het kader van de voorbereiding van een planningsdecreet. Ook de Raad zal zich op dat ogenblik ten gronde en meer in detail uitlaten over een optimale regeling van de advisering inzake het mobiliteitsbeleid.

De MiNa-Raad herhaalt in dit advies echter dat hij principieel steeds pleit voor een duidelijk scheiding tussen enerzijds het maatschappelijk overleg waarin de strategische invalshoek primeert en anderzijds het technisch en/of ambtelijk overleg waar het accent meer ligt op de operationele benadering. De Raad benadrukt dat dit algemene uitgangspunt ook moet gelden voor de advisering van het mobiliteitsbeleid. Dit betekent in elk geval dat de maatschappelijke advisering inzake mobiliteit binnen SERV en MiNa-Raad moet blijven plaatsvinden, waarbij de SERV zich concentreert op de socio-economische dimensie en de MiNa-Raad in eerste instantie het raakvlak met de milieukundige dimensie voor ogen houdt⁽¹⁶⁾. In afwachting van een meer coherent planningsdecreet (zie paragraaf 7) kan de door het voorontwerp van decreet ingestelde MORA daarnaast een rol spelen als geïntegreerd maar meer specifiek technisch gericht adviesorgaan voor het mobiliteitsbeleid.

De Raad ziet de nu voorgestelde regeling echter duidelijk als een eerste pragmatische tussenstap naar een meer zuiver en coherent adviessysteem. Hij herhaalt dat de discussie over de advisering van het mobiliteitsbeleid ten gronde moet worden gevoerd op het ogenblik dat een planningsdecreet wordt uitgewerkt. De Raad rekent erop dat in de definitieve regeling ter zake zowel voor het fundamenteel onderscheid tussen maatschappelijk en technisch overleg als voor de praktische knelpunten zoals geformuleerd in paragraaf 6, afdoende oplossingen worden uitgewerkt.

⁽¹⁶⁾ Zie hiervoor ook de aanbeveling van de SERV van 15 september 1999 over enkele onderdelen van het mobiliteitsbeleid, p. 12.

C. Beleidsintegratie

9. **Aspecten van beleidsintegratie in dit voorontwerp van decreet.** Het mobiliteitsbeleid is wellicht een beleidsdomein met één van de moeilijkste integratievraagstukken. Niet alleen zijn de bevoegdheden inzake mobiliteit extreem versnipperd (zowel tussen als binnen de verschillende bevoegdheidsniveaus), het mobiliteitsbeleid heeft ook raakvlakken met een zeer groot gamma andere beleidsvelden. Als belangrijkste daarvan kan men denken aan economie, energie, milieu, ruimtelijke ordening, fiscaliteit. Voor een doeltreffend mobiliteitsbeleid is een doorgedreven beleidsintegratie zowel horizontaal als verticaal, bijgevolg een noodzakelijke voorwaarde⁽¹⁷⁾. In dit voorontwerp van decreet zijn een aantal aspecten van het integratievraagstuk m.b.t. mobiliteit uitdrukkelijk aan de orde. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de relaties met het ruimtelijk beleid, het milieubeleid en het regionaal-economisch beleid.
- De Raad dringt er in het algemeen op aan dat de Vlaamse regering ten aanzien van deze verbanden expliciet aandacht besteedt aan een op coherentie en synergie gerichte beleidsafstemming.

10. **Afstemming met het ruimtelijk beleid.** De nood aan afstemming en integratie geldt in de eerste plaats voor het ruimtelijk beleid. De meest voor de hand liggende reden is uiteraard dat het voorontwerp van decreet de ruimtelijke differentiatie van het begrip basismobiliteit koppelt aan de woonzones op de gewestplannen maar ook aan een reeks gebiedsgerichte beleidscategorieën die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) worden gedefinieerd en in dat kader worden afgebakend⁽¹⁸⁾. De afstemming met het ruimtelijk beleid is volgens de Raad bijgevolg van cruciaal belang.

Bij deze afstemming lijken twee aspecten cruciaal. In de eerste plaats is het belangrijk dat de afbakening van de genoemde gebiedscategorieën aansluit bij de afbakening die in het kader van het RSV wordt verricht. Als gevolg van de verschillende tijdsschema's⁽¹⁹⁾ voorziet dit voorontwerp van decreet een overgangsregeling ter zake⁽²⁰⁾. Het voorontwerp van decreet biedt volgens de Raad echter onvoldoende garanties dat de Vlaamse overheid finaal dezelfde gebiedsomschrijving zal hanteren en dat ingeval van afwijkingen het RSV primeert. Zowel vanuit het oogpunt van beleidsintegratie als van rechtszekerheid is dat volgens de Raad een absolute vereiste. Het is daarom aangewezen om in het voorontwerp van decreet uitdrukkelijk te stellen dat de afbakeningen bedoeld in artikel 5, § 7 vervallen op het ogenblik dat de corresponderende afbakening van het RSV beschikbaar is. Op dat ogenblik moet ook de toepassing van de basismobiliteit zich op die afbakeningen enten.

⁽¹⁷⁾ Zie daarvoor MINA-RAAD, *Advies van 2 april 1998 over Mobiliteit en Infrastructuur*, afl. 1998/8, p. 14-15, paragrafen 9 t.e.m. 12.

⁽¹⁸⁾ Het gaat hier meer in het bijzonder om de (groot- en regionaal-)stedelijke gebieden, de randstedelijke gebieden, de kleinstedelijke gebieden en het buitengebied, zie artikel 2, § 1, 9° t.e.m. 13°.

⁽¹⁹⁾ Het RSV heeft het jaar 2007 als planhorizon, terwijl het voorontwerp van decreet de bedoelde gebieden binnen de drie jaar (dus vermoedelijk tegen eind 2003) wil afgebakend hebben (zie artikel 5, § 7).

⁽²⁰⁾ Zie artikel 98.

Een tweede aspect van afstemming betreft de ruimte-structurende invloed die het systeem van basismobiliteit ongetwijfeld zal genereren. De vrees is reëel dat het voorzien van basismobiliteit in versnipperde woongebieden een extra stimulans zal zijn voor het wonen buiten de kernen. De Raad dringt er op daarom op aan dat het systeem van basismobiliteit en het daarop gebaseerde netmanagement (zie verder) de doelstellingen en concepten van het RSV (in concrete het behoud van de open ruimte en het streven naar een gedeconcentreerde bundeling) meer uitdrukkelijk zou ondersteunen en versterken. Dit impliceert dat de concrete normering zich ook moet afstemmen op de differentiatie van de nederzettingsstructuur in het buitengebied⁽²¹⁾. Vooral tussen woonzones binnen en buiten de kernen (de hoofddorpen) van het buitengebied is volgens de Raad een verdere en betekenisvolle differentiatie noodzakelijk.

11. **Afstemming met het milieubeleid.** Verder omvat het voorontwerp van decreet onrechtstreeks verbanden met het milieubeleid. Wat dit betreft moeten zowel het systeem van basismobiliteit als de geïntegreerde aanpak door de MORA elk op hun manier een bijdrage leveren aan het terugdringen van de sterke bijdrage van de mobiliteit aan de milieu-aantasting. Een belangrijke determinant voor het indirecte effect van de basismobiliteit op de milieu-aspecten van mobiliteit, heeft te maken met de in paragraaf 18 geschetste evenwicht tussen de twee basisfuncties van het openbaar vervoer. Een systeem van basismobiliteit dat enkel het totale mobiliteitsvolume zou vergroten maar geen significante *modal shift* oplevert ten voordele van openbaar vervoer of langzaam verkeer zou het doel van een duurzaam mobiliteitsbeleid voorbij schieten. Het nastreven van sociale doelstellingen zou in dit geval ten koste gaan van doelstellingen op het vlak van milieu en congestie. Dit is een extra pleidooi voor een meer planmatige en geïntegreerde benadering van de basismobiliteit in het kader van het mobiliteitsbeleid. Wanneer de uitwerking van basismobiliteit zich echter richt op een maximale bijdrage aan een milieuvriendelijke *modal shift* is er sprake van een synergie tussen de drie basisdoelstellingen van een mobiliteitsbeleid in het kader van een duurzame ontwikkeling. Dit onderstreept overigens de nood aan een complementair vraaggeoriënteerd beleid dat stimuli moet ontwikkelen om het gebruik van milieuschadelijke vervoersmodi in de mate van het mogelijke te ontraden⁽²²⁾.

Meer in het bijzonder komen enkele instrumenten van het mobiliteitsbeleid ook aan bod in het MINA-plan 2⁽²³⁾, maar is de precieze verhouding tussen het milieubeleid en het mobiliteitsbeleid ter zake erg onduidelijk. De Raad vraagt dat o.m. in het kader van het in paragraaf 7 voorgestelde planningsdecreet voor het mobiliteitsbeleid

⁽²¹⁾ Zie hiervoor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, p.400-401. Daar wordt de nederzettingsstructuur van het buitengebied gedifferentieerd in vier ruimtelijke beleidscategorieën, met name de kernen (hoofddorpen en woonkernen), het bebouwd perifeer landschap, de linten en de verspreide bebouwing. De selectie van hoofddorpen en woonkernen wordt gemaakt in het kader van de provinciale ruimtelijke structuurplannen.

⁽²²⁾ Zie daarvoor MINA-RAAD, *Oriëntatienota van 5 maart 1998*, afl. 1998/7, p. 18-22; *Advies van 2 april 1998 over Mobiliteit en Infrastructuur*, afl. 1998/8, p. 16-17.

⁽²³⁾ Dit geldt b.v. voor actie 15 (maatregelenpakket voor het beheersen van het mobiliteitsvolume), waarbinnen het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt gesitueerd (zie Milieujaarprogramma 2000, p. 81) en voor initiatief 17ontwikkelen van een milieu-impactmodule voor het doorrekenen van verkeersscenario's.

de afstemming tussen beide beleidsdomeinen afdoende wordt geregeld en verankerd.

12. **Afstemming met het regionaal-economisch beleid.** In het sociaal-economisch beleid is er recent een trend binnen het Vlaams beleid om de regionale dimensie daarvan te dynamiseren en efficiënter te maken. Dit komt o.m. tot uiting in pleidooien om de werking van bestaande regionale structuren op socio-economisch vlak te stroomlijnen en beter op elkaar af te stemmen⁽²⁴⁾. De ruimtelijk-economische invalshoek speelt daarbij een belangrijke rol. Het is erg aannemelijk dat er ook tussen deze ontwikkelingen en de werking van de vervoergebieden die in het voorliggend voorontwerp van decreet op het zelfde geografische niveau worden voorgesteld, sterke inhoudelijke en bestuurlijke raakvlakken zullen zijn (zie verder paragraaf 16).
13. **Interne integratie.** Naast de afstemming van het mobiliteitsbeleid op andere gerelateerde beleidsvelden (externe integratie) is ook de afstemming van verschillende deelvelden binnen het mobiliteitsbeleid van belang voor de uitwerking van een systeem van basismobiliteit. De relatie met het flankerend vraaggeoriënteerd beleid werd reeds aangehaald in paragraaf 11 (fiscaal beleid, parkeerbeleid). Ook het infrastructuurbeleid (o.m. in functie van het langzaam verkeer) en het beleid inzake de mobiliteitsconvenants (voor een groot deel in functie van verkeersinfrastructuur) moet met het oog op een maximale synergie op de uitwerking van het concept basismobiliteit worden afgestemd.

⁽²⁴⁾ zie b.v. de recente beleidsnota van Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke ordening en Media voor het beleidsdomein Economie 2000-2004, Hoofdstukken VII.6 en VII.7.

D. Basismobiliteit en netmanagement

14. **Basismobiliteit als principe.** De Raad heeft zich reeds vroeger uitgesproken voor het recht op basismobiliteit⁽²⁵⁾. Vanuit sociaal oogpunt is het recht op toegankelijke basismobiliteit immers een elementair onderdeel in een duurzame samenleving. Het streven naar gelijke kansen en sociale rechtvaardigheid is een belangrijke doelstelling in een beleid dat zich kadert in het concept van duurzame ontwikkeling. Duurzame ontwikkeling richt zich immers op een synergie van economische, sociale en milieukundige aspecten. Het aanbieden van openbaar vervoer aan wie niet over eigen vervoer beschikt, is hiervoor een belangrijk - maar niet het enige - instrument. Bij het realiseren van het recht op basismobiliteit moet ook ruimte zijn voor creativiteit: naast reguliere openbaar vervoer-verbindingen kan dit recht ook gegarandeerd worden via vraagafhankelijke vervoerssystemen (cf. belbussen of -taxi's), via doelgroepgerichte vervoerssystemen (b.v. leerlingen-, ouderen- of gehandicaptenvervoer) of combinaties daarvan (collectief vraagafhankelijk vervoer). Voor deze opties kan samenwerking met lokale overheden (in het kader van de gemeentelijke mobiliteitsconvenants) wellicht tot een synergie leiden. Daarnaast kan een systeem van basismobiliteit ook een bijdrage leveren aan het realiseren van economische (bereikbaarheid) en milieukundige (omgevingskwaliteit) doelstellingen in een kader van duurzame ontwikkeling. Deze bijdrage bestaat erin dat basismobiliteit een noodzakelijke eerste stap is om de groei van de automobilititeit af te remmen en om een *modal shift* naar meer milieuvriendelijke vervoerswijzen te stimuleren (zie ook paragraaf 17). Zoals aangehaald in paragraaf 11 is basismobiliteit voor het realiseren van milieu- en congestiedoelstellingen een noodzakelijke maar onvoldoende voorwaarde. Daarvoor is ook een flankerend, vraaggeoriënteerd mobiliteitsbeleid nodig.

De Raad onderschrijft bijgevolg het initiatief van de Vlaamse regering om een systeem van basismobiliteit uit te werken en dit systeem via voorliggend voorontwerp van decreet decretaal te verankeren. De Raad stelt vast dat het voorontwerp naast het traditionele geregeld vervoer (vaste verbindingen en uurregelingen) terecht ook aandacht besteedt aan een vraagafhankelijke en doelgroepgerichte invulling van het begrip basismobiliteit.

Het moet echter duidelijk zijn dat basismobiliteit toch in eerste instantie kadert in het aanbodgeoriënteerde luik van het mobiliteitsbeleid. Het garandeert enkel een sociaal noodzakelijk geacht minimum-vervoersaanbod dat slechts een zeer beperkt deel uitmaakt van de totale vervoersvraag. Het impliceert bovendien niet dat dit minimum per definitie gratis moet worden aangeboden.

⁽²⁵⁾ Zie daarvoor MINA-RAAD, *Oriëntatienota van 5 maart 1998*, afl. 1998/7, p. 13 en 23-24; *Advies van 2 april 1998 over Mobiliteit en Infrastructuur*, afl. 1998/8, p. 11 en 14.

15. **Beperkte invulling.** Een algemene opmerking bij de voorliggende invulling van basismobiliteit is dat het voorontwerp zich de facto beperkt tot bus- en tram vervoer (via De Lijn), de taxidiensten en het verhuur van wagens met chauffeur. Volgens de Raad is dit een beperkte benadering van het begrip basismobiliteit. Belangrijke vervoermiddelen zoals de trein, het langzaam verkeer en de auto komen in dit voorontwerp van decreet niet aan bod⁽²⁶⁾. De Raad wijst wat dit betreft op de definitie van basismobiliteit zoals ze werd geformuleerd in de maatschappelijke beleidsnota mobiliteit die in 1999 door de commissie Mobiliteit van het Vlaams parlement werd goedgekeurd: *"Basismobiliteit als beleidsdoelstelling moet er voor de commissie op gericht zijn om, via het combineren van alle mogelijke vervoermiddelen, inclusief de auto, een volwaardig aanbod aan verplaatsingsmogelijkheden te bieden"*⁽²⁷⁾.

Op basis van een dergelijke definitie creëert het streven naar een afdwingbare basismobiliteit hooggespannen verwachtingen. Ook ten aanzien van het fietsvervoer - dat in een concept van basismobiliteit een belangrijke rol zou moeten spelen - zijn b.v. een reeks minimumnormen denkbaar. De Raad gaat ervan uit dat dit aspect vooral in de verdere toepassing van de mobiliteitsconvenants aan bod kan komen. Verder kan ook de ondersteuning of zelfs een veralgemening van systemen van autodelen een bijdrage leveren aan het realiseren van basismobiliteit. De Raad gaat in het kader van dit advies echter niet verder op deze vervoermiddelen in. Hij gaat er wel van uit dat deze modi in de eerder gesuggereerde modulaire ontwikkeling van de geïntegreerde decretale basis inzake mobiliteit een geëigende plaats zullen krijgen. Een tweede beperking in de invulling door het voorontwerp van decreet is dat men enkel minimale voorwaarden voorziet voor de halteafstanden en bedieningsfrequentie van de stroomopwaartse uiteinden van de verplaatsingspatronen (het opstaprecht in de zogenaamde 'brongebieden'). De Raad merkt op dat voor een volledige dekking van het begrip basismobiliteit ook aspecten als snelheid, comfort en prijs een rol zullen spelen⁽²⁸⁾. Verder zal daarvoor ook de vraaggeoriënteerde bediening van de stroomafwaartse bestemmingen bepalend zijn. De Raad heeft er echter begrip voor dat het niet evident is om voor deze aspecten op een algemene manier minimale voorwaarden te definiëren. De Raad dringt er echter op aan dat deze aspecten uitdrukkelijk aan bod komen in het kader van de concrete uitwerking van het systeem van basismobiliteit via de specifieke plannen inzake netmanagement of via het beheerscontract met de Vlaams vervoersmaatschappij (VVM). De Raad pleit ervoor dat ook het beheerscontract met de VVM systematisch voor advies aan de MORA wordt voorgelegd zodat ook deze componenten van basismobiliteit aan een brede advisering te onderwerpen.

⁽²⁶⁾ Anderzijds impliceren de definities en uitzonderingen dat b.v. ceremoniewagens van begrafenisondernemers wel als dienst voor het verhuur van voertuigen met chauffeur beschouwd kunnen worden. De Raad betwijfelt de relevantie daarvan in het kader van dit voorontwerp van decreet.

⁽²⁷⁾ VLAAMS PARLEMENT, *Maatschappelijke Beleidsnota Mobiliteit*, stuk 1321 (1998-1999) - nr. 1, 26 februari 1999, p. 11.

⁽²⁸⁾ Zie hiervoor ook de aanbeveling van de SERV van 15 september 1999 over enkele onderdelen van het mobiliteitsbeleid, p. 8.

16. **Belang van een degelijk ingevuld netmanagement.** Voorgaande paragraaf toont aan dat een reële basismobiliteit slechts zal blijken bij de evaluatie van de uitwerking van het in het voorontwerp van decreet aangekondigde netmanagement voor de 12 Vlaamse vervoersgebieden. De MiNa-Raad onderschrijft principieel de indeling van Vlaanderen in vervoersgebieden met telkens een grootstedelijke of regionaalstedelijke kern. Dit sluit aan bij de notie vervoersregio waarvoor de Raad pleitte in zijn advies van 2 april 1998⁽²⁹⁾. Hij merkt daarbij wel op dat de concrete gebiedsomschrijving zich in eerste instantie moet richten op fysieke criteria zoals bestaande socio-economische verplaatsingspatronen in plaats van op administratieve grenzen. In gebieden waar deze verplaatsingspatronen zich evenwichtig op twee of zelf drie vervoerskernen richten, kan het aangewezen zijn om overlapzones tussen vervoersgebieden te voorzien. Zeker hier maar ook elders moeten ook verplaatsingsrelaties die de grenzen van vervoersgebieden overschrijden voldoende aandacht krijgen. Verder waarschuwt de Raad voor een te radiale invulling van het netmanagement waardoor enkel de verbinding met de vervoerskern volwaardig zou verzekerd worden.

Gezien het grote belang van het netmanagement, mist de Raad een meer precieze formulering van een toets- of afwegingskader (criteria) voor de uitwerking daarvan netmanagement. Daarin zou niet alleen de aandacht voor de bereikbaarheid van de bestemmingen (economische knooppunten, publieke en sociale voorzieningen, recreatieve trekpleisters) maar ook minimale voorwaarden inzake doorstroming en snelheid aan bod moeten komen. De Raad pleit er daarom voor om in het voorontwerp aanknopingspunten te voorzien zodat ook deze aanvullende minimale voorwaarden via uitvoeringsbesluiten verder kunnen geregeld worden⁽³⁰⁾. Op deze manier kan overigens ook de afdwingbaarheid van een reële basismobiliteit beter gegarandeerd worden.

Ten slotte pleit de Raad ervoor om ontwerpen voor plannen inzake netmanagement onderwerp te maken van een effect-rapportage⁽³¹⁾. Op die manier kan vooraf worden ingeschat wat de mobiliteits- en milieu-effecten van het voorgestelde netmanagement zijn. Dit geeft wellicht meer inzicht bij de afweging tussen de twee basisfuncties van het geregeld vervoer (zie paragraaf 18). De verhouding met de financiële aspecten is hierbij uiteraard cruciaal.

⁽²⁹⁾ MINA-RAAD *Advies van 2 april 1998 over Mobiliteit en Infrastructuur*, afl. 1998/8, p. 15, paragraaf 12.

⁽³⁰⁾ Dit kan wellicht via een extra artikel in Hoofdstuk II, Afdeling 1., onderafdeling B. (het netmanagement) waarin voor welke aspecten de Vlaamse regering via een nadere regeling (uitvoeringsbesluiten) aanvullende minimale voorwaarden kan bepalen die door het netmanagement moeten gegarandeerd worden.

⁽³¹⁾ Via een MOBER of een INTEGER, zie daarvoor MINA-RAAD, *Oriëntatienota van 5 maart 1998 over Mobiliteit en Infrastructuur*, afl. 1998/7, p. 24.

17. **Beheerscontract met de Vlaamse Vervoersmaatschappij.** Een aantal aspecten van het geregeld vervoer die van belang zijn met het oog op het realiseren van basismobiliteit, kunnen moeilijk in een decretaal kader of in een concreet netmanagement worden uitgewerkt. Het gaat hier b.v. om aandachtspunten zoals tarifiering, comfort of milieuzorg⁽³²⁾. Deze kwesties zijn grotendeels onafhankelijk van de lijnvoering voor een specifiek vervoersgebied maar kunnen mogelijk wel in het beheerscontract met de VVM worden ingevuld. In dat kader is het denkbaar dat ook voor deze (directe of indirecte) aspecten van basismobiliteit minimale criteria geformuleerd worden.

Om te beoordelen of het beheerscontract voldoende beantwoordt aan het evenwicht tussen de twee basisfuncties van het openbaar vervoer (zie volgende paragraaf), zouden de doelstellingen (resultaatsverbintenissen) daarin volgens de Raad moeten worden uitgedrukt in termen van passagierskilometers in plaats van in kilometers zoals nu het geval is. De concrete doelstelling ter zake kan zich baseren op de algemene doelstelling inzake *modal shift* die de Vlaamse regering zich heeft opgelegd⁽³³⁾. Een verdere verfijning van deze doelstelling op basis van een aantal specifieke doelgroepen lijkt daarbij aangewezen.

18. **Goede afweging van investeringsverdeling.** Een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het systeem van basismobiliteit is de afweging bij de verdelingen van de beschikbare middelen. Theoretisch gezien kan er wat dit betreft concurrentie optreden tussen de twee basisfuncties van het geregeld vervoer, met name het bijdragen aan de vermindering van de vervoersarmoede aan de ene kant en het bijdragen aan de mobiliteitsbeheersing en congestiebestrijding door te streven naar een groter marktaandeel. De eerste functie kan er toe leiden dat middelen vooral in perifere gebieden met een lage bevolkingsdichtheid worden ingezet. De tweede functie vraagt daarentegen een concentratie van middelen in congestiesituaties. Een onevenredig grote klemtoon op de eerste functie kan mogelijk als gevolg hebben dat men middelen van congestiesituaties wegneemt om de knelpunten inzake basismobiliteit in vervoersluwe gebieden weg te werken. Men kan zich de vraag stellen of dat efficiënt is. De Raad meent dat een dergelijke onevenwichtige verdeling van investeringsmiddelen een daadwerkelijke basismobiliteit op termijn onmogelijk maken. Er zijn dan immers onvoldoende investeringsmiddelen over om ook bij de toekomstige ontwikkelingen inzake mobiliteit de bestemmingsgebieden bereikbaar te houden. Uiteraard is de uitdaging voor deze frictie het uitwerken van een goede ketenbenadering in het kader van het netmanagement waarbij beide functies zo evenwichtig mogelijk gecombineerd worden. De Raad is er zich van bewust dat het hier een complex vraagstuk betreft maar vraagt daarom bijzondere aandacht ter zake. Hieruit blijkt opnieuw dat de vraag of investeringen goed besteed worden, pas kan beantwoord worden wanneer er zicht is op het concrete netmanagement.

⁽³²⁾ Het kan hier b.v. gaan om voorwaarden inzake de milieuvriendelijkheid van het voertuigenpark of de brandstofvoorziening.

⁽³³⁾ Met name een verdubbeling van het marktaandeel van het gemeenschappelijk personenvervoer binnen een periode van 10 jaar (Vlaams regeerakkoord, p. 43).

19. **Afdwingbaarheid.** Het voorontwerp van decreet voorziet als sluitstuk van het systeem van basismobiliteit ook een procedure waarbij elke burger zijn minimaal recht op mobiliteit kan afdwingen. Bij het indienen van klachten is de Vlaamse Vervoersmaatschappij eraan gehouden om haar lijnvoering aan te passen of om finaal een schadevergoeding te betalen. De Raad kan het voorontwerp volgen dat de burger een instrument in handen moet hebben om het recht dat hier wordt gecreëerd, ook effectief af te dwingen.

De Raad is van mening dat deze stap in de praktijk een absolute uitzondering zou mogen zijn. Vooraleer het zover komt zijn twee andere, in de ogen van de Raad veel belangrijker, controlemechanismen nodig. In de eerste plaats moet de Vlaamse regering controleren of het door de VVM uitgewerkte netmanagement beantwoordt aan de minimumnormen die in het kader van deze regelgeving zullen worden vastgelegd. De controle van het uitgewerkte netmanagement door de Vlaamse regering wordt momenteel in het voorontwerp van decreet voorzien⁽³⁴⁾. Wel ontbreekt in het voorliggende voorontwerp nog een aanknopingspunt om specifiek voor het netmanagement aanvullende minimale voorwaarden te kunnen vast leggen (zie paragraaf 16).

De tweede controle-stap is de beoordeling of de concrete lijnvoering op het terrein (trajecten en uurregeling) conform is met het goedgekeurde netmanagement. Deze controle bevindt zich op een hoger niveau dan de eventuele verhaalmogelijkheid van individuele reizigers en komt in dit voorontwerp van decreet niet aan bod. De Raad vraagt uitdrukkelijk om deze lacune in het controlesysteem op te vullen. Hij meent dat hiervoor een onafhankelijke controle-instantie, vergelijkbaar met de voorziening van telefoon- en energiediensten, noodzakelijk is. Deze instantie zou tegelijk ook de klachten van individuele reizigers moeten opvangen. Volgens het voorontwerp van decreet moet dit immers gebeuren bij de VVM. Deze maatschappij wordt op dat ogenblik rechter en partij wat in de ogen van de Raad een te vermijden situatie moet zijn.

Waar ondanks de dubbele controle op een hoger niveau, toch legitieme klachten van individuele reizigers worden ingediend, vraagt de Raad een meer betekenisvolle schadevergoeding. De in het voorontwerp van decreet voorziene schadevergoeding is immers dermate beperkt dat er in de praktijk wellicht weinig gebruik van zal worden gemaakt. Om de afdwingbaarheid geloofwaardig te maken moet de schadevergoeding volgens de Raad substantiëler van aard zijn.

⁽³⁴⁾ Zie artikelen 10, § 1 en 11, § 4.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

KONINKRIJK BELGIE
-----ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 20 maart 2000 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 "betreffende de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen", heeft, na de zaak te hebben onderzocht op de zittingen van 16 mei 2000, 23 mei 2000, 30 mei 2000, 9 juni 2000 en 4 juli 2000, op laatstvermelde datum het volgende advies gegeven :

STREKKING VAN HET ONTWERP

1.1. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet heeft, aldus de memorie van toelichting, tot doel voor het Vlaamse Gewest, eensdeels, in een systeem van basis-mobiliteit te voorzien, en, anderdeels, één coherente, gemoderniseerde regeling tot stand te brengen inzake de organisatie van het (bezoldigd (1)) personenvervoer over de weg.

1.2. Het personenvervoer over de weg bestaat uit twee categorieën vervoer : het geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer.

Zoals in artikel 2, § 1, 1°, van het ontwerp wordt uiteengezet, bestaat het "geregeld vervoer" uit het vervoer van personen "met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet". Het "gewoon" geregeld vervoer omvat o.m. het zogenaamde "gemeenschappelijk stads- en streekvervoer" (zie de terminologie gebruikt in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen). Zoals o.m. uit artikel 2, § 1, 2.1° en 2.2°, van het ontwerp blijkt, is het stads- en streekvervoer niet noodzakelijk beperkt tot de grenzen van het Vlaamse Gewest, maar kan dit soms de grenzen van het gewest en zelfs van het land overschrijden. Naast het stads- en streekvervoer zijn

(1) Zoals uit de verdere bespreking van het ontwerp zal blijken, zijn daarin ook een aantal bepalingen opgenomen met betrekking tot het niet-bezoldigd vervoer.

er nog de "bijzondere vormen" van geregeld vervoer. Volgens artikel 2, § 1, 2°, van het ontwerp gaat het hierbij om het geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers, met uitsluiting van andere reizigers. Hierbij wordt in het bijzonder gedacht aan het vervoer van werknemers, scholieren en studenten, en militairen en hun gezinnen (artikel 2, § 2, tweede lid, van het ontwerp).

Het "ongeregeld vervoer" is het vervoer van personen zónder een bepaalde regelmaat of een bepaald traject, en dus ook zónder vooraf vastgestelde halteplaatsen. Hiertoe behoren o.m. het taxivervoer en het verhuren van voertuigen met bestuurder (zie artikel 2, § 1, 3° en 4°, van het ontwerp) (1).

2. De ontworpen regeling komt in hoofdzaak neer op wat volgt.

2.1. Hoofdstuk I van het ontwerp bevat een aantal algemene bepalingen, inzonderheid een aantal definities (artikel 2) en een omschrijving van de vervoerswijzen die van het toepassingsgebied van de ontworpen regeling worden uitgesloten (artikel 3).

2.2. Hoofdstuk II van het ontwerp heeft betrekking op "het geregeld vervoer", waarmee eigenlijk alleen het

(1) Tot het ongeregeld vervoer behoort ook het vervoer met een autocar. Dit soort vervoer, dat valt binnen de residuaire bevoegdheid van de federale overheid, wordt in het ontwerp niet geregeld.

L. 29.982/3

"gemeenschappelijk stads- en streekvervoer" bedoeld wordt. Dit hoofdstuk bevat twee afdelingen.

In afdeling 1 beoogt het ontwerp waarborgen te scheppen voor een minimumaanbod aan mobiliteit. Die basis-mobiliteit moet worden georganiseerd door de Vlaamse Vervoermaatschappij, overeenkomstig een netmanagement dat door haar is vastgesteld en door de Vlaamse regering is goedgekeurd (artikelen 4 tot 14). Zoals uit de memorie van toelichting afgeleid kan worden, wil het ontwerp aldus vooruitlopen op de eventuele opname in de Grondwet van een bepaling betreffende het recht van de burger op een minimale dienstverlening inzake mobiliteit (1).

In afdeling 2 regelt het ontwerp de exploitatievoorwaarden van het geregeld vervoer in het Vlaamse Gewest, dat in beginsel uitsluitend door de Vlaamse Vervoermaatschappij wordt georganiseerd, behoudens in zoverre de vrijmaking van de Europese markt de decreetgever tot afwijkingen dwingt ten gunste van ondernemers uit andere lidstaten (artikelen 15 tot 18). De Europese regelgeving, waarmee het ontwerp dient rekening te houden, ligt inzonderheid vervat in twee verordeningen, met name verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen (gewijzigd bij verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van 11 december 1997) en verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van

(1) Verklaring tot herziening van de Grondwet van 29 april en 4 mei 1999, B.S., 5 mei 1999.

11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn.

2.3. Hoofdstuk III van het ontwerp betreft de voorwaarden waaronder de bijzondere vormen van geregeld vervoer mogen worden geëxploiteerd, eveneens rekening houdende met de toepasselijke Europese regelgeving (artikelen 19 en 20). Het voorziet ook in de verplichting voor de exploitant om bepaalde statistische gegevens te verstrekken (artikel 21).

2.4. Hoofdstuk IV van het ontwerp regelt de voorwaarden voor de exploitatie van een taxidienst, en voorziet met name in de verplichting om over een vergunning te beschikken (artikelen 22 tot 35). Het regelt ook het recht van de vergunninghouder om te stationeren op een standplaats (artikelen 36 en 37), en voorziet in de verplichting voor de exploitant om bepaalde statistische gegevens te verstrekken (artikel 38).

Deze regeling beoogt in de plaats te komen van die van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten. De bepalingen van deze wet worden gedeeltelijk overgenomen in het ontwerp. Nieuw zijn onder meer de voorwaarden waaronder de vergunning mag worden overgedragen, de uitbreiding van het toepassingsgebied tot de zgn. collectieve taxi's, en de controle op de economische leefbaarheid van de taxidiensten in het licht van het openbare dienst-karakter van de taxidiensten.

2.5. Hoofdstuk V van het ontwerp heeft betrekking op de diensten voor verhuur van voertuigen met bestuurder, die een

concurrentie vormen voor de taxidiensten. Ook dit hoofdstuk bevat bepalingen in verband met de vereiste vergunning, het stationeren van de voertuigen, en de mededeling van statistische gegevens.

2.6. Hoofdstuk VI van het ontwerp heeft betrekking op het "vervoer voor eigen rekening". Het ontwerp voorziet in een verplichting om over een attest te beschikken voor het verrichten van dergelijk vervoer (artikel 52). Het voorziet ook in een verplichting om bepaalde statistische gegevens te verstrekken (artikel 53).

2.7. Hoofdstuk VII van het ontwerp voorziet in de oprichting van de "Mobiliteitsraad van Vlaanderen", een adviesorgaan binnen de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (artikelen 54 tot 64). De Mobiliteitsraad kan, "inzake aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit binnen het Vlaamse Gewest", aanbevelingen doen, studies verrichten en aan bepaalde overheden advies geven.

2.8. Hoofdstuk VIII van het ontwerp bevat een regeling die straffen en administratieve geldboeten stelt op de overtredingen van de bepalingen van het ontworpen decreet (artikelen 65 tot 68).

2.9. Hoofdstuk IX van het ontwerp bevat een wijzigingsbepaling (artikel 69), een groot aantal opheffingsbepalingen (artikelen 70 tot 99), enkele overgangsbepalingen (artikelen 100 tot 106), en een bepaling in verband met de inwerkingtreding van het ontworpen decreet (artikel 107).

VOORAFGAANDE OPMERKING

In de loop van het onderzoek heeft de gemachtigde ambtenaar omstandig uitleg over het ontwerp verschaft aan de auditeur-verslaggever. Op sommige punten lijkt die uitleg echter niet te stroken met hetgeen in de memorie van toelichting bij het ontwerp wordt uiteengezet. Hierna wordt op die verschilpunten alleen maar nader ingegaan in de gevallen waarin de tekst van het ontwerp en de memorie van toelichting van elkaar afwijken, en er dus een interpretatieprobleem kan zijn.

ALGEMENE OPMERKINGEN

Bevoegdheid van het Vlaamse Gewest

1. Volgens artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zijn de gewesten bevoegd, "wat de openbare werken en het vervoer betreft", voor "het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur".

1.1. Uit die bepaling blijkt dat de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur aangelegenheden zijn die door de bijzondere wetgever uitdrukkelijk aan de gewesten zijn overgedragen. In verband met de desbetreffende bepalingen van het ontwerp rijzen er in beginsel geen bevoegdheidsproblemen.

L. 29.982/3

Daarentegen rijst wel de vraag in hoeverre het Vlaamse Gewest bevoegd is inzake de gewone vormen van het "geregeld vervoer". In de aangehaalde bepaling van de bijzondere wet is van dat soort geregeld vervoer immers geen sprake.

Voor een goed begrip van de draagwijdte van artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, dient rekening te worden gehouden met de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. In de memorie van toelichting bij het ontwerp dat tot de bedoelde wet van 1988 heeft geleid, wordt in verband met het "stads- en streekvervoer" het volgende uiteengezet :

"De bevoegdheid over het stads- en streekvervoer per metro, pre- of semi-metro, tram, trolleybus en autobus, die aan de Gewesten wordt overgedragen, behelst meer in het bijzonder : het statuut van de vervoermaatschappijen, het afsluiten van beheerscontracten, de infrastructuur, zowel ondergronds als bovengronds, de inrichting van de netten en de daaraan verbonden machtigingen, de tarieven en de toegekende tariefverminderingen, de contracten met de verhuurders van vervoerdiensten en de berekeningswijze van de aan deze betaalde vergoeding, alsmede de grensoverschrijdende lijnen die behoren tot het streekvervoer.

[...]

Zoals dit bij alle vervoertakken het geval is, blijft de reglementering inzake toegang tot het beroep en tot de markt van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg (inhoudende de vereisten inzake vakbekwaamheid, betrouwbaarheid, borgtocht en andere kwaliteitseisen inzake de

voertuigen) tot de bevoegdheid behoren van de nationale Regering" (1).

De in de bijzondere wet gebruikte termen zijn voorts in een bredere context geplaatst door de toenmalige Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, tijdens de openbare vergadering van de Kamer :

"Wat dit stads- en streekvervoer betreft, moet bij de regionalisering een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen geregeld en ongeregeld vervoer, begrippen die trouwens een Europese definitie kennen. Met ongeregeld vervoer wordt in courante termen het vervoer per autocar bedoeld waartoe ook internationale lijndiensten over zeer lange afstand behoren. Net zoals bij het goederenvervoer over de weg gaat het hier om een vrije niet-gesubsidieerde sector waar de bevoegdheid louter normerend, reglementair en politieel is. Deze bevoegdheid blijft nationaal. Dit geldt bijvoorbeeld voor de toegang tot het beroep, de borgtocht, de veiligheid, enzovoort. Aan die situatie verandert niets.

Het geregeld vervoer daarentegen wordt volledig geregionaliseerd. In deze sector dient het onderscheid gemaakt tussen het openbaar, stads- en streekvervoer - de verpachte diensten onder meer horen daarin thuis - en het bijzonder geregeld vervoer dat hoofdzakelijk maar niet uitsluitend leerlingen- en werknemersvervoer omvat. (...)" (2).

Uit die toelichtingen kan afgeleid worden dat, in zoverre het "geregeld vervoer" het kenmerk van "stads-" of "streekvervoer" vertoont, het tot de bevoegdheid van de gewesten behoort. Noch de bijzondere wet, noch de parlementaire voorbereiding ervan, geven echter aanwijzingen omtrent wat onder "stads-" of "streekvervoer" verstaan moet worden.

(1) Parl. St., Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, pp. 16-17.

(2) Parl. Hand., Kamer, 29 juli 1988, pp. 1425-1426.

Gevraagd om nadere uitleg over het begrip "geregeld vervoer", zoals gebruikt in het ontwerp, heeft de gemachtigde het volgende verklaard :

"Met geregeld vervoer wordt er uiteraard het stads- en streekvervoer bedoeld zoals dit bepaald is in art. 6, § 1, X, 8° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Desgevallend moet art. 2 § 1, 1° (van het ontwerp) in die zin worden aangevuld.

In de praktijk geldt er tussen de federale overheid en de gewesten de regel dat de gewesten bevoegd zijn voor het stads- en streekvervoer met inbegrip van een zone van 25 km vanaf elke landsgrens (dus 50 km in het totaal). Om deze reden hanteren we de term "grensoverschrijdend" in plaats van de term "internationaal" zoals in de Europese verordeningen.

De federale overheid is immers bevoegd gebleven voor het internationaal geregeld vervoer en levert daarvoor een communautaire vergunning af (art. 3bis van verordening 11/98). In die zin zal voor een lijndienst Parijs-Brussel-Amsterdam de vergunning aangevraagd worden in Frankrijk en zal de bevoegde Franse instantie hiervoor het advies vragen aan de federale overheid. Voor een internationaal geregelde dienst met vertrekpunt in België zal de federale overheid de vergunning afleveren, na advies te hebben ingewonnen bij de andere betrokken landen.

Het gewest is daarentegen bevoegd gebleven binnen het grensgebied van 25 km zodat in dit geval de Vlaamse regering bevoegd is voor het afleveren van de vergunningen. (...)

Deze 25 km-grens geldt niet voor de gewestgrenzen : van zodra deze overschreden worden geldt onmiddellijk het Samenwerkingsakkoord.

Dit 25 km-principe is echter nergens opgenomen in één of andere Belgische officiële tekst (contactname met het federale Ministerie van Verkeer en met de Lijn leverde evenmin enig resultaat op). Het gaat echter om een principe dat ook voor het geregeld vervoer aanvaard wordt door de ons omringende landen.

Alleen in verordening nr. 2454/92 (waarnaar art. 13 van verordening nr. 12/98 verwijst) vonden we enig aanknopingspunt terug. Artikel 2 e) van deze verordening definieert een grensgebied als een gebied van 25 km, in rechte lijn gemeten vanaf de gemeenschappelijke grens van twee lidstaten.

In die zin moet de memorie van toelichting bij artikel 17 worden aangevuld, namelijk dat met grensoverschrijdend geregeld vervoer bedoeld wordt het stads- en streekvervoer binnen het grensgebied van 25 km in rechte lijn gemeten vanaf de landsgrenzen en niet vanaf de gewestgrenzen.

(...)

Alle stads- en streekvervoer is (...) geregeld vervoer, maar geregeld vervoer is dus ruimer dan stads- en streekvervoer. Stads- en streekvervoer behoort tot de bevoegdheid van het gewest, het geregeld vervoer behoort niet meer tot diens bevoegdheid wanneer de 25-km grens overschreden wordt. (...)"

Die interpretatie van de gemachtigde ambtenaar is verdedigbaar.

Samenvattend kan derhalve gesteld worden dat de bevoegdheid van de gewesten in verband met het (gewone) geregeld vervoer beperkt is tot het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. Het geregeld vervoer dat uitsluitend binnen de Belgische landsgrenzen plaatsvindt, wordt steeds geacht tot het "streekvervoer" te behoren, hoe groot de afstanden ook mogen zijn. Van het geregeld vervoer dat de landsgrenzen overschrijdt, wordt aangenomen dat het nog het kenmerk van "streekvervoer" vertoont, als het binnen een beperkte strook aan weerszijden van de grens blijft, waarbij in de praktijk een afstand van tweemaal 25 km gehanteerd blijkt te worden.

De bepalingen van het ontwerp in verband met het "geregeld vervoer" behoren bijgevolg tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest, mits met dat begrip enkel bedoeld wordt het (gewone) "geregeld vervoer" dat het kenmerk van "gemeenschappelijk stads- of streekvervoer" vertoont, in de hiervóór beschreven zin. Om te vermijden dat het ontworpen decreet op een niet-bevoegdheidsconforme manier geïnterpreteerd zou worden, zou het wenselijk zijn om in artikel 2, § 1, 1°, van het ontwerp een verwijzing naar het stads- en streekgebonden karakter van het geregeld vervoer op te nemen (zie hierna, opmerking 1.2 bij artikel 2).

1.2. Hoofdstuk VI van het ontwerp bevat bepalingen in verband met het vervoer voor eigen rekening.

De decreetgever kan die bepalingen slechts aannemen in zoverre het toepassingsgebied ervan beperkt is tot de vormen van vervoer die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren. De desbetreffende bepalingen mogen dus enkel betrekking hebben op het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer en op de bijzondere vormen van geregeld vervoer (1). Ze mogen niet van toepassing zijn op de vormen van vervoer waarvoor de federale overheid bevoegd is gebleven, met name het grensoverschrijdend geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer (autocardiensten).

(1) Het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur, waarvoor de gewesten eveneens bevoegd zijn, worden uiteraard niet "voor eigen rekening" verricht. De bepalingen van hoofdstuk VI van het ontwerp kunnen dus ook niet van toepassing zijn op die vormen van vervoer.

Die beperking van het toepassingsgebied van hoofdstuk VI zou uit de tekst van het ontwerp moeten blijken (zie hierna, opmerking 1 bij artikel 52).

2. Voor de bepalingen van het ontwerp waarbij taken worden opgedragen aan de onderscheiden overheden van de gemeenten of van de provincies, vindt de decreetgever de bevoegdheid in artikel 46 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Luidens het eerste lid van die bepaling kunnen o.m. de gewesten aan die overheden de uitvoering van hun decreten en reglementen opdragen.

Samenwerkingsakkoorden

Artikel 92bis, § 2, c), van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980 schrijft voor dat de gewesten in ieder geval een samenwerkingsakkoord sluiten voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben "op de diensten voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer en taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest".

Er is geen samenwerkingsakkoord voorgeschreven voor de gewestgrensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer, noch voor de gewestgrensoverschrijdende diensten voor verhuring van auto's met chauffeur (1).

(1) Voor de diensten voor verhuring van auto's met chauffeur is dit bevestigd door het Arbitragehof in zijn arrest nr. 56/96 van 15 oktober 1996 (overweging B.5).

L. 29.982/3

Met betrekking tot het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer heeft het Vlaamse Gewest volgens de gemachtigde ambtenaar twee samenwerkingsakkoorden gesloten als bedoeld in voornoemd artikel 92bis, § 2, c), met name :

- een niet-gedateerd samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest in verband met het grensoverschrijdend openbaar vervoer tussen het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest (1);
- een samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest (2).

Onder voorbehoud van hetgeen hierna opgemerkt zal worden in verband met artikel 16 van het ontwerp (zie opmerking 5 bij dat artikel), komen de bepalingen van het ontwerp niet in strijd met deze verplichte samenwerkingsakkoorden.

Europese regelgeving

Zoals hiervoor is opgemerkt, moet de decreetgever rekening houden met de verplichtingen die aan de lidstaten van de Europese Gemeenschap zijn opgelegd bij twee verordeningen, met name verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad

(1) B.S., 2 april 1992.

(2) B.S., 31 oktober 1991.

van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen en verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn.

Bij de bespreking van de desbetreffende artikelen zal, waar nodig, het ontwerp getoetst worden aan de genoemde verordeningen. Het lijkt passend hier reeds een beknopt overzicht te geven van de regelingen die in beide verordeningen vervat zijn.

Verordening (EEG) nr. 684/92

De regeling vervat in verordening 684/92 komt in essentie neer op wat volgt :

- deze verordening is van toepassing op het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen (artikel 1, lid 1);
- de vervoerder voor rekening van derden, die in de staat van vestiging gemachtigd is tot het verrichten van vervoer met touringcars en met autobussen, meer bepaald geregeld vervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, of van ongeregeld vervoer, en die voldoet aan de voorwaarden voor de toegang tot het beroep en de verkeersveiligheid, mag internationaal vervoer verrichten, zonder discriminatie op grond van nationaliteit of vestigingsplaats (artikel 3, lid 1); de bevoegde instanties van de staat van vestiging reiken

L. 29.982/3

een communautaire vergunning uit, met het oog op het verrichten van dit internationaal vervoer, aan de vervoerder die beantwoordt aan de hiervoor genoemde voorwaarden (artikel 3bis, lid 1);

- voor elke reisweg, in het kader van geregeld vervoer of van een bijzondere vorm van geregeld vervoer waarvoor tussen de organisator en de vervoerder geen overeenkomst is gesloten, is een vergunning vereist (artikel 4, lid 4); die vergunning wordt afgegeven door de bevoegde instantie van de lidstaat op het grondgebied waarvan het punt van vertrek is gelegen, met instemming van de bevoegde instanties van alle lidstaten op het grondgebied waarvan reizigers worden opgenomen of afgezet (artikel 7, leden 1 en 3).

De zogenaamde "communautaire vergunning" (artikel 3bis) heeft betrekking op de mogelijkheid voor een vervoerder om deel te nemen aan het internationaal vervoer. Het is met andere woorden een vergunning die attesteert dat een vervoerder voldoet aan de vereisten om toegang te hebben tot de markt (1). In de interne Belgische rechtsorde gaat het om een regeling in verband met de vestigingsvoorwaarden, welke behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid. Terecht bevat het voor advies voorgelegde ontwerp geen bepalingen in verband met deze vergunning.

De vergunningen voor elke reisweg afzonderlijk (artikelen 4 tot 10) zijn daarentegen geen vergunningen voor

(1) Het opschrift boven artikel 4 van de verordening ("Toegang tot de markt"), dat betrekking heeft op een ander soort vergunningen, is in dit opzicht enigszins misleidend.

de toegang tot de markt, maar machtigingen voor de exploitatie van een bepaalde dienst (1). In de interne Belgische rechtsorde is dit een federale of gewestelijke aangelegenheid, afhankelijk van de vraag onder wiens bevoegdheidsdomein de betrokken dienst ressorteert. Gelet op hetgeen hiervóór in verband met de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest is uiteengezet, zijn de gewesten bevoegd voor het afgeven van de vergunningen voor het (grensoverschrijdend) geregeld vervoer dat "stads- of streekvervoer" (2) is, alsmede voor de bijzondere vormen van (grensoverschrijdend) geregeld vervoer, en is de federale overheid bevoegd voor het afgeven van de vergunningen voor het (grensoverschrijdend) geregeld vervoer dat het "stads- of streekvervoer" te buiten gaat.

Verordening (EG) nr. 12/98

De regeling vervat in verordening 12/98 komt in essentie neer op wat volgt :

- deze verordening regelt het tijdelijk verrichten van binnenlands beroepspersonenvervoer in een andere lidstaat dan die waarin de vervoerder zijn zetel of een

(1) De afdeling wetgeving meent te moeten opmerken dat zij niet de redenering volgt die blijkt uit het arrest van de afdeling administratie van 20 september 1999, Belgische Staat/Vlaamse Gewest, nr. 82.295, waarin de aangelegenheden bedoeld in artikel 4 van de verordening aangemerkt worden als behorend tot de bevoegdheid van de federale overheid inzake de toegang tot de markt.

(2) "Stads- of streekvervoer", in de zin als hiervóór begrepen (zie opmerking 1.1 i.v.m. de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest).

- andere vestiging heeft, "cabotagevervoer" genoemd (artikel 1);
- de vervoerder die houder is van de communautaire vergunning bedoeld in de voornoemde verordening (EEG) nr. 684/92, mag cabotagevervoer verrichten, zonder discriminatie op grond van nationaliteit of vestigingsplaats (artikel 1);
 - cabotagevervoer is toegestaan voor de volgende vormen van vervoer : bijzonder geregeld vervoer, mits dit onder een contract valt dat tussen de organisator en de vervoersondernemer is gesloten; ongeregeld vervoer: geregeld vervoer in het kader van een internationale geregelde dienst overeenkomstig de genoemde verordening (EEG) nr. 684/92, voorzover het geen "stads- en voorstadsvervoer" uitmaakt (artikel 3);
 - het cabotagevervoer is onderworpen aan voorwaarden die in de betrokken lidstaat gelden, onder meer op het vlak van de tarieven en van de afmetingen en gewichten van de bedrijfsvoertuigen (artikel 4, lid 1).

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Opschrift

In de artikelen 52 en 53 van het ontwerp wordt het vervoer voor eigen rekening geregeld, zijnde een vervoer voor niet-lucratieve en niet-commerciële doeleinden (artikel 2, § 1, 5°), en dus een onbezoldigde vorm van vervoer. Derhalve dient in het opschrift van het ontwerp het woord "bezoldigd" te worden weggelaten.

Hoofdstuk I - Algemene bepalingen

Artikel 2

1. In artikel 2, § 1, 1°, wordt een definitie gegeven van het begrip "geregeld vervoer".

1.1. Volgens de definitie moet onder "geregeld vervoer" een bepaalde vorm van "bezoldigd" vervoer verstaan worden.

In de hiervóór genoemde verordeningen nr. 684/92 (artikel 2, 1.1) en nr. 12/98 (artikel 2, 1.) is het begrip "geregeld vervoer" daarentegen niet beperkt tot "bezoldigd" vervoer.

Hierop gewezen, heeft de gemachtigde ambtenaar verklaard dat bij nader inzien ervoor geopteerd wordt om het woord "bezoldigd" uit de definitie weg te laten. Het ontworpen decreet zal bijgevolg van toepassing zijn op elk "geregeld vervoer", ongeacht of het bezoldigd dan wel kosteloos is.

1.2. Zoals hiervóór reeds is opgemerkt, zou het wenselijk zijn om in artikel 2, § 1, 1°, een verwijzing op te nemen naar het stads- en streekgebonden karakter van het geregeld vervoer (zie opmerking 1.1, in fine, i.v.m. de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest).

Men vervange derhalve het woord "vervoer" door "stads- of streekvervoer".

L. 29.982/3

1.3. Volgens de memorie van toelichting zouden "vervoersdiensten die ingezet worden om te voldoen aan een eenmalige vraag (bijvoorbeeld : een vervoersdienst van en naar een muziekfestival) ondergebracht kunnen worden onder het geregeld vervoer wanneer de routes en haltes van deze diensten door de organisator op voorhand zijn vastgelegd en wanneer de betrokken dienst voor iedereen toegankelijk is".

Het is echter allerm minst zeker of zulke vervoersdiensten als "geregeld vervoer" beschouwd kunnen worden, gelet op het ontbreken van een "bepaalde regelmaat", als bedoeld in artikel 2, § 1, 1°. Dit soort vervoer moet misschien eerder als "ongeregeld vervoer" beschouwd worden, in welk geval de regeling ervan behoort tot de residuaire bevoegdheid van de federale overheid.

Het gegeven voorbeeld is dan ook, op zijn minst gezegd, niet zo vanzelfsprekend als de memorie van toelichting het wil doen uitschijnen.

2. De opsplitsing tussen "grensoverschrijdende" en "niet-grensoverschrijdende" vormen van bijzonder geregeld vervoer, zoals die blijkt uit de definities in artikel 2, § 1, 2°, is enkel dienstig voor artikel 19 van het ontwerp. Het verdient dan ook aanbeveling geen afzonderlijke omschrijving voor deze termen op te nemen, maar dit onderscheid te verwerken in de tekst van voornoemd artikel 19.

3. In artikel 2, § 1, 3°, vervange men, in de definitie van het begrip "taxidiensten", in de inleidende zin het woord "voertuigen" door "voertuigen met bestuurder" (1).

4. Artikel 2, § 1, 4°, bevat een definitie van het begrip "diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder".

In de definitie vervange men de woorden "door middel van voertuigen" door "door middel van voertuigen met bestuurder".

Zoals de definitie van het begrip "diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder" is opgevat, gaat het om een residuaire categorie van diensten. Hierop wordt trouwens uitdrukkelijk gewezen in de memorie van toelichting. De vraag is echter of aldus onder dit begrip niet diensten gerekend moeten worden die daar volgens het gewone taalgebruik niet onder vallen.

5. In verband met de definitie van het begrip "vervoer voor eigen rekening" in artikel 2, § 1, 5°, wordt verwezen naar opmerking 3 bij artikel 52.

(1) Zie de omschrijving van het begrip "taxidiensten" in artikel 1, § 1, van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten.

6. In artikel 2, § 1, 8°, schrijve men "zoals bedoeld in artikel 1 van verordening" in plaats van "krachtens verordening".

7. Het verdient aanbeveling de nadere omschrijvingen die in paragraaf 2 van bepaalde definities worden gegeven, te incorporeren in de betrokken definities van paragraaf 1, 1° en 2°.

Artikel 3

Deze bepaling beperkt het toepassingsgebied van de ontworpen regeling. In 1° worden de old-timers uitgesloten, "zoals nader bepaald door de Vlaamse regering". Op die wijze geredigeerd, houdt deze machtiging enkel in dat de Vlaamse regering mag bepalen wat moet worden verstaan onder het begrip old-timers voor de toepassing van het ontworpen decreet.

Volgens de memorie van toelichting lijkt evenwel een ruimere opdracht voor de Vlaamse regering beoogd te zijn, met name om nader te bepalen "onder welke omstandigheden het vervoer met old-timers al dan niet onder het toepassingsgebied van het decreet valt".

De tekst van 1° zal dan ook eventueel aangepast moeten worden, om beter de bedoeling van de stellers van het ontwerp weer te geven.

Hoofdstuk II - Het geregeld vervoerArtikel 4

Men schrijve "binnen en tussen de woonzones" in plaats van "binnen de woonzones".

Artikel 6

In paragraaf 3 wordt voorzien in de mogelijkheid voor de burger om een klacht in te dienen bij de Vlaamse Vervoermaatschappij (hierna : VVM), wanneer niet voldaan is aan de minimumnormen inzake geregeld vervoer. Als de klacht gegrond is (in feite : als de VVM de gegrondheid van de klacht erkent), dient de VVM een schadevergoeding te betalen.

De bedoelde vergoeding zou beter eenvoudig een "vergoeding" (in plaats van een "schadevergoeding") worden genoemd, aangezien niet kan worden uitgesloten dat iemand die schade heeft opgelopen als gevolg van een fout van de VVM, op grond van het gemeenrecht de vergoeding van de volledige schade tracht te verkrijgen.

Uit paragraaf 3, derde lid, blijkt dat de bedoelde vergoeding enkel verschuldigd is indien het bewijs van een taxirit wordt geleverd. Burgers die een dergelijk bewijs niet kunnen voorleggen, maar toch door dezelfde omstandigheden getroffen zijn, hebben derhalve geen recht op een vergoeding.

L. 29.982/3

Een dergelijk verschil in behandeling dient, om in overeenstemming te zijn met het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel, op een objectieve en redelijke wijze te worden verantwoord. Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld met betrekking tot het doel en de gevolgen van de ter beoordeling staande norm.

In casu kan de Raad van State, bij gebreke van enige verantwoording in de toelichting bij het ontwerp, zich niet uitspreken over de vraag of de ontworpen regeling al dan niet het gelijkheidsbeginsel schendt.

Artikel 7

Luidens paragraaf 3 van dit artikel brengen de gemeenten de VVM voorafgaand op de hoogte van manifestaties die georganiseerd worden op de door de VVM bediende wegen.

Omdat niet alle provinciewegen zijn afgeschaft, verdient het aanbeveling de voornoemde verplichting uit te breiden tot de provincies. De gemachtigde ambtenaar is het hiermee eens.

Artikel 11

1. In paragraaf 3 schrijve men "algemene volkstelling" in plaats van "volkstelling" (1).

(1) Zie artikel 9 van de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek.

2. Naar analogie van artikel 10, § 1, derde lid, en § 2, van het ontwerp, verdient het aanbeveling ook in artikel 11 te voorzien in de mogelijkheid voor de Vlaamse regering om de voorgelegde aanpassingen aan het netmanagement te wijzigen, mits motivering, en om zelf op te treden indien de VVM niet tijdig een aanpassing voorlegt.

3. Vanuit wetgevingstechnisch oogpunt is het niet gebruikelijk een artikel in te delen in paragrafen, wanneer elke paragraaf slechts één lid bevat en die indeling niet leidt tot een meer duidelijke voorstelling van het artikel.

Rekening houdend met de suggestie vervat in opmerking 2, zou artikel 11 ingedeeld kunnen worden als volgt :

- paragraaf 1 : de bepalingen vervat in de paragrafen 1 tot 3 van het ontwerp;
- paragraaf 2 : de bepaling vervat in paragraaf 4 van het ontwerp, aangevuld met de bepalingen gesuggereerd in opmerking 2.

Artikel 14

Luidens deze bepaling evalueert de regering de uitvoering van het netmanagement en legt zij de modaliteiten hiervan vast.

Gevraagd naar de bedoeling van de evaluatie, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende verklaard :

"We stellen voor vooreerst artikel 8 in die zin aan te passen dat er een bijkomende omschrijving gegeven wordt dat netmanagement minimaal de volgende criteria moet omvatten nl. de gevolgde reismwegen, de exploitatiewijze, het bedieningsniveau (waarbij de minimale basismobiliteitsnormen moeten worden gerespecteerd), comfort in de ruime zin van het woord en halte-infrastructuur.

Op basis van deze minimale vereisten zal de Vlaamse regering de concrete uitvoering van het netmanagement evalueren. In de beheersovereenkomst met de VVM kunnen dan de concrete gevolgen verbonden aan een eventuele negatieve evaluatie nader worden bepaald".

Om die bedoeling in de tekst tot uiting te brengen, zal niet enkel artikel 8, maar ook artikel 14 verduidelijkt moeten worden.

Artikel 15

1. Dit artikel bepaalt dat de voorwaarden voor het exploiteren van geregeld vervoer (eenzijdig) door de Vlaamse regering worden vastgesteld.

Die bepaling strookt niet met artikel 25 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende de oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, luidens welke bepaling de VVM over een aantal aspecten van de exploitatie een beheersovereenkomst sluit met de Vlaamse regering.

De stellers van het ontwerp dienen er zorg voor te dragen dat beide bepalingen met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

2. Indien het woord "bezoldigd" weggelaten wordt uit de definitie van het begrip "geregeld vervoer" in artikel 2, § 1, 1° (zie opmerking 1.1 bij artikel 2), zal overwogen moeten worden of de woorden "geregeld vervoer" in artikel 15 al dan niet vervangen moeten worden door "bezoldigd geregeld vervoer". Het gaat hier om een beleidskeuze, die de stellers van het ontwerp vrij kunnen maken.

Artikel 16

1. Volgens het eerste lid van dit artikel wordt, "behoudens het (in) artikel 17 bedoelde geregeld vervoer, ... het geregeld vervoer uitsluitend georganiseerd door de VVM".

Er wordt m.a.w. een monopolie ingesteld, wat het stads- en streekvervoer in Vlaanderen betreft, voor de VVM. Met de verwijzing naar artikel 17 beogen de stellers van het ontwerp blijkbaar tot uitdrukking te brengen dat dit monopolie geldt onder voorbehoud van de beperkingen die de lidstaten van de Europese Gemeenschap moeten ondergaan, ten voordele van in het buitenland gevestigde vervoerders.

Bij die bepaling moeten een aantal opmerkingen gemaakt worden.

2. Indien het woord "bezoldigd" weggelaten wordt uit de definitie van het begrip "geregeld vervoer" in artikel 2, § 1, 1° (zie opmerking 1.1 bij artikel 2), dient in

artikel 16, eerste lid, allicht bepaald te worden dat de bevoegdheid van de VVM betrekking heeft op het "bezoldigd geregeld vervoer".

3. De verwijzing naar artikel 17, in artikel 16, eerste lid, is niet op haar plaats.

Artikel 17 betreft immers de gevallen waarin de Vlaamse overheid vergunningen afgeeft aan vervoerders, gevestigd op het grondgebied van het Vlaamse Gewest of daarbuiten, op grond waarvan die vervoerders diensten kunnen organiseren die geheel of gedeeltelijk in het buitenland plaatsvinden. Artikel 17 heeft daarentegen geen betrekking op diensten die vervoerders, op grond van de Europese regelgeving, op het grondgebied van het Vlaamse Gewest verzorgen.

De woorden "Behoudens het door artikel 17 bedoelde geregeld vervoer" dienen dan ook weggelaten te worden. De gemachtigde ambtenaar is het hiermee eens.

4. De vraag rijst of niet op een andere manier tot uitdrukking gebracht moet worden dat voorbehoud gemaakt wordt ten aanzien van de vervoersdiensten die aangeboden worden door buitenlandse vervoerders, op grond van de Europese regelgeving.

4.1. Verordening 684/92 heeft o.m. betrekking op het geregeld vervoer. Ze sluit daarbij het stads- en streekvervoer niet uit het toepassingsgebied uit.

Volgens artikel 7, lid 4, van de verordening moet de vergunning voor een bepaald traject worden afgegeven, tenzij zich een van de omstandigheden voordoet, opgesomd in die bepaling. Het instellen van een monopolie ten gunste van een maatschappij als de VVM, is geen reden om de vergunning te weigeren. Volgens artikel 7, lid 5, van de verordening mag de aanvraag niet worden afgewezen op andere gronden dan die welke zijn opgesomd in artikel 7, lid 4.

Binnen het Vlaamse Gewest moet dus wel degelijk rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat stads- of streekgebonden grensoverschrijdend geregeld vervoer wordt aangeboden door andere vervoersondernemingen dan de VVM, op grond van een vergunning die met toepassing van verordening 684/92 is afgegeven, hetzij door de overheid van het Vlaamse Gewest (als het vertrekpunt van de dienst in Vlaanderen is gelegen), hetzij door de Nederlandse, de Franse of de Duitse overheid (als het vertrekpunt van de dienst in Nederland, Frankrijk of Duitsland is gelegen).

Het is wenselijk dat in artikel 16 een uitdrukkelijk voorbehoud gemaakt wordt ten gunste van de vervoerders die houder zijn van een vergunning als bedoeld in artikel 4, lid 4, van verordening 684/92.

4.2. Verordening 12/98 heeft betrekking op het cabotagevervoer, d.i. op het binnenlands vervoer dat door een in het buitenland gevestigde ondernemer verricht wordt.

Volgens artikel 3, 3., van de verordening geldt de toelating om aan cabotagevervoer te doen ook voor het geregeld vervoer, met uitzondering evenwel van het "stads- en voorstadsverkeer", d.i. "het vervoer dat voorziet in de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie, alsook in de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden".

Er kan aangenomen worden dat het begrip "stads- en voorstadsverkeer" overeenstemt met het begrip "stads- en streekvervoer", bedoeld in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Dit betekent dan dat, precies voor die aspecten van het geregeld vervoer waarvoor de gewesten bevoegd zijn (en waarvoor de bepaling van artikel 16 van het ontwerp geldt), verordening 12/98 niet van toepassing is.

Hieruit volgt dat het Vlaamse Gewest dan niet verplicht is om rekening te houden met de mogelijkheid dat buitenlandse vervoersondernemingen in Vlaanderen stads- of streekgebonden geregeld vervoer komen aanbieden, op grond van verordening 12/98.

De gemachtigde ambtenaar heeft verklaard dat het ook niet de bedoeling is om aan buitenlandse vervoerders méér rechten toe te kennen dan die welke voortvloeien uit de genoemde verordening.

De conclusie is dan ook dat in artikel 16 van het ontwerp geen voorbehoud gemaakt moet worden i.v.m. het cabotagevervoer.

5. In artikel 16 van het ontwerp wordt geen rekening gehouden met het gewestgrensoverschrijdend (stads- en streek-) vervoer, dat op het grondgebied van het Vlaamse Gewest verricht wordt door vervoermaatschappijen die gevestigd zijn in het Waalse Gewest of het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest (1).

Uit de hiervoor reeds vermelde samenwerkingsakkoorden die het Vlaamse Gewest met de twee andere gewesten heeft gesloten (2), blijkt dat dergelijke vervoermaatschappijen wel degelijk bepaalde trajecten mogen verzorgen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest. Het beheer van de desbetreffende lijnen is rechtstreeks aan die vervoermaatschappijen toevertrouwd; die maatschappijen behoeven daarvoor m.a.w. geen regeling te treffen met de VVM.

In zoverre in artikel 16 van het ontwerp bepaald wordt dat het geregeld vervoer "uitsluitend" georganiseerd

(1) Het ontwerp kan uiteraard geen bepalingen bevatten over de mate waarin een vervoermaatschappij die in het Vlaamse Gewest gevestigd is, met name de VVM, in het kader van haar dienstregeling gerechtigd is om vervoer te verrichten op het grondgebied van een van de andere gewesten. Die kwestie behoort tot de bevoegdheid van die andere gewesten.

(2) Zie hiervoor, de "algemene opmerking" i.v.m. de samenwerkingsakkoorden.

L. 29.982/3

wordt door de VVM, is die bepaling strijdig met de genoemde samenwerkingsakkoorden. Artikel 16 zou derhalve aangevuld moeten worden met een bepaling waarbij verwezen wordt naar de gewestgrensoverschrijdende dienstregelingen, zoals die worden geregeld in samenwerkingsakkoorden die worden gesloten tussen het Vlaamse Gewest en de andere gewesten.

6. Volgens artikel 16, tweede lid, van het ontwerp kan de VVM de exploitatie van het geregeld vervoer toevertrouwen aan derden.

De gemachtigde ambtenaar heeft i.v.m. die bepaling de volgende toelichting verstrekt :

"Met het tweede lid hebben wij niet de bedoeling om terug te grijpen naar het vroegere concessiesysteem. De verwijzing in de memorie van toelichting naar artikel 21, tweede lid, van de besluitwet van 30 december 1946 is dan ook fout ... Het geregeld vervoer wordt opgedragen aan de VVM en deze kan, op haar beurt, de exploitatie ervan toevertrouwen aan derden, en dit door middel van een dienstencontract (procedure overeenkomstig de wet van 24 december 1993)".

Artikel 17

1. Dit artikel heeft betrekking, zoals bij de bespreking van artikel 16 reeds is opgemerkt, op vergunningen die door de Vlaamse regering worden afgegeven aan vervoerders die diensten willen aanbieden in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap, hetzij in het kader van

grensoverschrijdend geregeld vervoer (paragraaf 2), hetzij als cabotagevervoer (paragraaf 3).

1.1. Wat het grensoverschrijdend geregeld vervoer betreft (verordening 684/92), is hiervóór reeds opgemerkt dat, in de Belgische interne rechtsorde, de gewesten bevoegd zijn voor het afgeven van de vergunningen voor het grensoverschrijdend geregeld vervoer dat "stads- of streekvervoer" is (1).

Het ontworpen decreet kan bepalen dat die bevoegdheid uitgeoefend wordt door de Vlaamse regering. Om in overeenstemming te zijn met verordening 684/92, zou dan bepaald moeten worden dat de Vlaamse regering bevoegd is om de vergunning af te geven als het punt van vertrek in Vlaanderen is gelegen, en dat de Vlaamse regering bevoegd is om haar instemming te verlenen met het afgeven van de vergunning door de overheid van een andere lidstaat, als het punt van vertrek in die andere lidstaat is gelegen.

Artikel 17, § 2, van het ontwerp zou in die zin herschreven moeten worden (2).

1.2. Wat het binnenlands (geregeld) vervoer betreft, gaat artikel 17, § 3, van het ontwerp ervan uit dat een

(1) Zie hiervóór, de "algemene opmerking" i.v.m. de Europese regelgeving.

(2) In de tekst van die bepaling moet verwezen worden naar verordening 684/92, niet naar verordening 11/98, die immers slechts wijzigende bepalingen bevat.

vergunning vereist is voor het cabotagevervoer (verordening 12/98).

Hiervóór, bij de bespreking van artikel 16, is reeds opgemerkt dat verordening 12/98 niet van toepassing is op het stads- en streekvervoer. Bovendien vereist die verordening, afgezien van de "communautaire vergunning" bedoeld in verordening 684/92, geen specifieke vergunning voor het aanbieden van bepaalde diensten.

Om die reden dient paragraaf 3 uit artikel 17 weggelaten te worden. Er is geen reden om de Vlaamse regering bevoegd te maken voor het verlenen van een vergunning die niet vereist is, in het kader van vervoersdiensten die niets te maken hebben met het geregeld vervoer als bedoeld in hoofdstuk II van het ontwerp.

De gemachtigde ambtenaar is het eens met de weglating van paragraaf 3.

1.3. Gelet op de opmerkingen 1.1 en 1.2, heeft het weinig zin om paragraaf 1 in het ontwerp te behouden. Het is voldoende meteen te bepalen dat de Vlaamse regering bevoegd is voor het verlenen van de vergunning, of voor het verlenen van haar instemming met het afgeven van de vergunning, overeenkomstig het bepaalde in verordening 684/92.

Paragraaf 1 kan dan ook eveneens uit artikel weggelaten worden.

2. Volgens paragraaf 8 bepaalt de Vlaamse regering de bedragen van de "retributies" die geïnd kunnen worden tot dekking van "de bestuurskosten, de controle- en de toezichtskosten" die uit de toepassing van hoofdstuk II en de uitvoeringsbepalingen ervan voortvloeien.

"Retributies" zijn heffingen die de tegenprestatie vormen van een dienst die de overheid verleent aan een heffingsplichtige, individueel beschouwd, en waarvan het bedrag in een redelijke verhouding staat tot de waarde van de verleende dienst. Het vaststellen van het bedrag van een dergelijke heffing mag door de decreetgever opgedragen worden aan de regering.

Indien de heffing niet in een redelijk verband staat tot de waarde van de dienst, verliest ze het karakter van "retributie", en wordt ze een "belasting". Met toepassing van artikel 170 van de Grondwet moet de decreetgever dan zelf instaan voor het vaststellen van de hoofdbestanddelen ervan, zoals het tarief en de grondslag.

De nogal vage term "bestuurskosten, controle- en toezichtskosten" lijkt erop te wijzen dat de in het ontwerp bedoelde heffing eerder een belasting dan een retributie is. In dat geval gaat de delegatie van bevoegdheid aan de Vlaamse regering te ver.

Willen de stellers van het ontwerp de heffing blijven aanmerken als een retributie, dan zou in het ontwerp duidelijker bepaald moeten worden dat ze enkel kan dienen

tot dekking van de kosten van prestaties die aan de heffingsplichtige, individueel beschouwd, verleend zijn.

Hoofdstuk III - De bijzondere vormen van geregeld vervoer

Artikel 19

1. Volgens paragraaf 1, eerste lid, is voor de exploitatie van bijzondere vormen van geregeld vervoer, zowel grensoverschrijdend als niet-grensoverschrijdend, een geschreven overeenkomst tussen de vervoerder en de organisator vereist. Paragraaf 1, tweede lid, voegt hieraan toe dat, als er geen dergelijke overeenkomst is, de exploitatie van bijzondere vormen van geregeld vervoer onderworpen is aan een vergunning, af te geven door de Vlaamse regering.

1.1. Zoals uit de memorie van toelichting blijkt, is het voor een goed begrip van die bepalingen nodig om ze te lezen in het licht van de verordeningen 684/92 en 12/98.

1.1.1. Die verordeningen houden voor een vervoerder van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap het recht in om in het Vlaamse Gewest bijzondere vormen van geregeld vervoer aan te bieden, voorzover er een overeenkomst is tussen de organisator en de vervoerder. Als er een dergelijke overeenkomst is, mag geen vergunningsplicht opgelegd worden. Dit geldt zowel voor het binnenlands, niet-grensoverschrijdend vervoer (cabotagevervoer; artikel 3, 1., van verordening 12/98) als voor het grensoverschrijdend vervoer (artikel 4, lid 2, van verordening 684/92).

Met paragraaf 1, eerste lid, wil het ontwerp die regeling eveneens van toepassing maken op vervoerders die in België gevestigd zijn. Ook voor hen zijn bijzondere vormen van geregeld vervoer mogelijk, zonder dat daarvoor een vergunning is vereist, als er een overeenkomst is tussen de organisator en de vervoerder.

1.1.2. Indien er geen overeenkomst is tussen een organisator en de vervoerder, bepaalt artikel 4, lid 4, van verordening 684/92, i.v.m. het grensoverschrijdend vervoer, dat voor bijzondere vormen van geregeld vervoer een vergunning vereist is. Die vergunning mag slechts geweigerd worden om een van de redenen die in de verordening opgesomd worden (artikel 7, lid 4). De vergunning wordt afgegeven door de overheid van de lidstaat op het grondgebied waarvan het punt van vertrek is gelegen (artikel 6, lid 1).

Verordening 12/98, i.v.m. het binnenlands niet-grensoverschrijdend vervoer, is niet van toepassing op de bijzondere vormen van geregeld vervoer waarvoor er geen overeenkomst is tussen een organisator en de vervoerder (artikel 3, 1.). In beginsel kunnen de lidstaten van de Europese Gemeenschap dit soort vervoer derhalve regelen, en voorwaarden of beperkingen terzake opleggen; vanzelfsprekend mogen zij echter aan vervoerders uit een andere lidstaat geen discriminerende voorwaarden of beperkingen opleggen.

Met paragraaf 1, tweede lid, voert het ontwerp voor alle vervoerders die geen overeenkomst met een organisator gesloten hebben, een vergunningsplicht in. Die vergunning geldt m.a.w. voor vervoerders die in België gevestigd zijn,

L. 29.982/3

zowel voor het grensoverschrijdend als het niet-grensoverschrijdend vervoer, en voor vervoerders die in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap gevestigd zijn, voor het niet-grensoverschrijdend vervoer in Vlaanderen. De aandacht moet erop gevestigd worden dat de aldus bedoelde vergunning te onderscheiden is van de vergunning bedoeld in verordening 684/92; de Vlaamse overheid kan het afgeven van die vergunning dus afhankelijk stellen van andere voorwaarden dan die welke in de verordening bedoeld zijn.

1.2. De verordeningen 684/92 en 12/98 bevatten slechts bepalingen ten gunste van vervoerders die gevestigd zijn in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap. Uit artikel 19, § 1, eerste lid, blijkt niet dat het daarin bedoelde recht om bijzondere vormen van geregeld vervoer aan te bieden, beperkt wordt tot vervoerders van die staten. Aan de gemachtigde ambtenaar is gevraagd of zulks strookt met de bedoeling van de stellers van het ontwerp. Hierop is bevestigend geantwoord. Ook vervoerders die gevestigd zijn in een staat die geen lidstaat is van de Europese Gemeenschap, zullen dus bijzondere vormen van geregeld vervoer kunnen aanbieden, als zij een overeenkomst met een organisator geloten hebben (1).

1.3. Rekening houdend met de bedoeling van de stellers van het ontwerp, én met het feit dat het Vlaamse Gewest gebonden is door de verplichtingen voortvloeiend uit verordeningen 684/92 en 12/98, zou artikel 19, § 1, van het ontwerp beter op een andere manier geredigeerd worden.

(1) Terecht wijst de gemachtigde ambtenaar erop dat dit een eerder theoretische hypothese lijkt.

Achtereenvolgens zou daarin bepaald moeten worden :

- dat, voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer in verband waarmee een overeenkomst is gesloten tussen de organisator en de vervoerder, geen vergunning vereist is (1);
- dat, in de gevallen waarvoor er geen dergelijke overeenkomst is, een vergunning vereist is, af te geven door de Vlaamse regering, welke dan verder in het ontwerp geregeld wordt (2);
- dat deze vergunningsplicht niet geldt ten aanzien van de vervoerders, gevestigd in een lidstaat van de Europese Gemeenschap, die in Vlaanderen bijzondere vormen van grensoverschrijdend geregeld vervoer willen aanbieden, en die houder zijn van een vergunning als bedoeld in artikel 4, lid 4, van verordening 684/92.

Het ontwerp zou bovendien aangevuld moeten worden met bepalingen waarbij de Vlaamse regering bevoegd gemaakt

-
- (1) Die regel vloeit reeds voort uit de verordeningen 684/92 en 12/98, ten gunste van vervoerders gevestigd in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap. De ontworpen regeling zou de toepassing ervan uitbreiden tot vervoerders die in België gevestigd zijn, alsmede tot vervoerders die niet in een lidstaat van de Europese Gemeenschap zijn gevestigd.
- (2) Gelet op de afwijking i.v.m. verordening 684/92 (zie volgende streepje), zou die verplichting gelden voor vervoerders die in België gevestigd zijn, voor vervoerders die in een lidstaat van de Europese Gemeenschap gevestigd zijn en die in Vlaanderen bijzondere vormen van niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer willen aanbieden, en voor vervoerders die niet in een lidstaat van de Europese Gemeenschap zijn gevestigd.

wordt voor het afgeven van de vergunning bedoeld in verordening 684/92, in het geval dat het punt van vertrek in Vlaanderen is gelegen, en om in te stemmen met het afgeven van de vergunning door de bevoegde overheid van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap, in het geval dat het punt van vertrek op het grondgebied van die andere lidstaat is gelegen (zie de artikelen 6, lid 1, en 7, lid 1, van verordening 684/92).

1.4. De aandacht moet er nog op gevestigd worden dat het ontwerp geen bepalingen inhoudt in verband met het gewest-grensoverschrijdend vervoer. Dit betekent dat vervoerders die, op grond van de regeling van kracht in het Waalse Gewest of het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, op het grondgebied van die gewesten bijzondere vormen van geregeld vervoer mogen aanbieden, niet op het grondgebied van het Vlaamse Gewest mogen komen, zonder in het bezit te zijn van een vergunning die is afgegeven door de Vlaamse regering. Het hoeft geen betoog dat zulke regeling voor praktische problemen kan zorgen, met name in de gebieden waar auto-snelwegen e.d. op het grondgebied van meer dan één gewest liggen.

Aan de stellers van het ontwerp wordt ter overwe-
ging gegeven om te voorzien in een uitzondering ten gunste
van de exploitanten van bijzondere vormen van geregeld
vervoer, die essentieel gericht zijn op de noden van
reizigers die in een van de andere gewesten gevestigd
zijn (1).

(1) Uiteraard zou de regeling van dit soort vervoer ook het
voorwerp kunnen uitmaken van een samenwerkingsakkoord
tussen de onderscheiden gewesten.

2. In verband met de "retributies" bedoeld in artikel 19, § 7, wordt verwezen naar opmerking 2 bij artikel 17.

Hoofdstuk IV - De taxidiensten

Artikelen 22 tot 24

Uit deze bepalingen volgt dat een taxidienst slechts geëxploiteerd mag worden als de exploitant houder is van een vergunning, afgegeven door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente waar de exploitant zijn taxidienst wil exploiteren.

De vraag rijst of uit die bepalingen voortvloeit dat een taxidienst noodzakelijk beperkt moet blijven tot één enkele gemeente, en m.a.w. slechts mag beschikken over één enkele vergunning, dan wel of een exploitant desgewenst een vergunning mag aanvragen in meer dan één gemeente, om aldus zijn taxidienst terzelfder tijd in meer dan één gemeente te exploiteren, met name door zijn taxi's op standplaatsen in verscheidene gemeenten te stationeren.

De gemachtigde ambtenaar heeft daaromtrent het volgende verduidelijkt :

"De artikelen 22 en 23 verbieden niet dat een taxidienst in meerdere gemeenten een vergunning aanvraagt, maar het openbaar nut (art. 24) heeft als gevolg dat één bepaalde taxi slechts in één bepaalde gemeente kan worden ingezet.

Dit moet echter worden genuanceerd. In Zaventem bijvoorbeeld is er op een bepaald ogenblik een tekort aan taxi's vastgesteld en wel tijdens de spitsuren op de luchthaven. Bijgevolg zijn er bijkomende vergunningen afgeleverd waarin bepaald is dat deze vergunningen enkel geldig zijn bv. tussen 7 u en 10 u 's morgens. Om rendabel te zijn was men dus genoodzaakt om voor de resterende uren een vergunning aan te vragen in een andere gemeente. Het openbaar nut, ter wille waarvan de vergunning is verleend, eist dus dat de taxi's aanwezig zijn in de respectievelijke gemeenten op de in de respectievelijke vergunningen vermelde uren".

Artikel 25

Luidens artikel 25, § 1, tweede lid, mag het onderzoek, voorafgaand aan de afgifte van de vergunning, worden toevertrouwd (door de gemeente waar de aanvraag is ingediend) aan de gemeente "op het grondgebied waarvan de aanvrager hetzij zijn maatschappelijke zetel, hetzij zijn exploitatie heeft".

Aangezien volgens artikel 23, § 2, van het ontwerp de bevoegde gemeente de gemeente is waar de aanvrager zijn exploitatie heeft, lijkt de verwijzing naar de exploitatiezetel in artikel 25, § 1, tweede lid, zinloos te zijn. De woorden "hetzij" en "hetzij zijn exploitatie" lijken dan ook weggelaten te moeten worden. De gemachtigde ambtenaar is het hiermee eens.

Artikel 26

In het laatste lid van paragraaf 2 wordt bepaald dat de gemeenteraad de "modaliteiten" vaststelt van de machtiging voor het tijdelijk gebruik van een vervangingsvoertuig. De draagwijdte van die bepaling is niet duidelijk.

Daarover ondervraagd, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende verklaard :

"De gemeenteraad dient te bepalen aan welke voorwaarden moet voldaan zijn om een dergelijke machtiging te verkrijgen, o.a. aan welke vereisten het vervangingsvoertuig moet voldoen. We stellen voor de memorie van toelichting in die zin aan te vullen".

Gelet op die toelichting, verdient het aanbeveling de tekst zelf van artikel 26, § 2, derde lid, in die zin te expliciteren.

Artikel 27

1. Luidens het bepaalde in paragraaf 2, 1°, mag de echtgeno(o)t(e) of mogen bloed- of aanverwanten tot de tweede graad bij overlijden of permanente werkonbekwaamheid van de vergunninghouder, onder dezelfde voorwaarden de exploitatie van de dienst voortzetten tot het einde van de in de vergunning gestelde termijn.

Duurzaam samenwonende partners hebben die mogelijkheid blijkbaar niet.

L.29.982/3

Een dergelijk verschil in behandeling dient, om in overeenstemming te zijn met het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel, op een objectieve en redelijke wijze te worden verantwoord. Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld met betrekking tot het doel en de gevolgen van de ter beoordeling staande norm.

In casu kunnen geen redenen worden aangevoerd - de toelichting doet dat ook niet - voor het onderscheid dat wordt gemaakt tussen gehuwden en duurzaam samenwonenden. De ontworpen bepaling dient dan ook op dit punt te worden aangevuld.

2. De toelichting bij artikel 27, § 2, 2°, stelt dat een natuurlijke persoon die zijn vergunning inbrengt in een rechtspersoon die hij opricht, in geen geval zijn exploitatievergunning mag overdragen door een latere overdracht van de maatschappelijke aandelen. Indien dit wel het geval is, kan het bevoegde college volgens de toelichting beslissen om de vergunning in te trekken. Verder wordt in de toelichting gesteld dat de overdracht van de vergunning moet worden onderscheiden van de overdracht van aandelen, en dat de kandidaat-koper van de aandelen van een rechtspersoon de exploitatie van deze rechtspersoon kan voortzetten.

Gevraagd hoe deze toelichting zich verhoudt tot de tekst van artikel 27, § 2, 2°, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende medegedeeld :

"In de toelichting bij artikel 27, § 2, 2°, gaat het om een natuurlijke persoon die zijn vergunning inbrengt in een rechtspersoon. De overdracht van diezelfde vergunning door een latere overdracht van de maatschappelijke aandelen of aandelen van deze rechtspersoon is niet toegestaan. Dit betekent dat de overdracht van de vergunning pas mogelijk is op het ogenblik dat de rechtspersoon zelf een vergunning heeft aangevraagd. M.a.w. vóór het verstrijken van de vervaldatum van de vergunning, die oorspronkelijk was aangevraagd door een natuurlijke persoon, is er geen overdracht van deze vergunning mogelijk. Een overdracht van aandelen vóór het verstrijken van de vervaldatum van de vergunning is uiteraard wel mogelijk, maar dan moet de koper een nieuwe vergunning aanvragen, met alle risico's van dien gelet op een mogelijke weigering.

In die zin moet de laatste alinea van de toelichting bij artikel 27 gelezen worden, namelijk dat wanneer de vergunning werd aangevraagd door een rechtspersoon, deze vergunning wel vóór het verstrijken van de vervaldatum kan worden overgedragen door een overdracht van aandelen".

3. Het tweede lid van artikel 27, § 3, bepaalt dat een vergunninghouder die zijn taxi-exploitatie stopzet, gedurende een periode van drie jaar geen vergunning kan verwerven, noch meerderheidsvennoot kan worden in een rechtspersoon die houder is van een vergunning.

De vrijheid van handel en nijverheid mag door de decreetgever worden beperkt. De decreetgever zou echter, volgens de rechtspraak van het Arbitragehof, die vrijheid schenden, indien hij ze zou beperken zonder dat daartoe

L.29.982/3

enige noodzaak bestaat, of indien de beperking totaal onevenredig zou zijn met het nagestreefde doel (1).

De memorie van toelichting legt niet uit om welke reden de bedoelde beperking van de vrijheid van handel en nijverheid in het ontwerp wordt opgenomen. Ook indien de noodzaak ervan aangetoond zou worden, rijst de vraag of de bepaling door haar algemeenheid nog evenredig is met het beoogde doel. Slaat de beperking bijvoorbeeld op alle gemeenten, of enkel op de gemeente waarop de eerste vergunning betrekking had ? Moet niet rekening worden gehouden met de reden waarom de vergunning is stopgezet ?

Hierover ondervraagd, heeft de gemachtigde ambtenaar de volgende uitleg verschaft :

"In artikel 27, (§ 3,) laatste lid, worden enkel de gevallen bedoeld waarbij de exploitant zelf beslist om zijn exploitatie stop te zetten en dit beperkt tot de betrokken gemeente.

De intrekking wegens niet-naleving van de exploitatievoorwaarden, of de niet-hernieuwing omdat de gemeente oordeelt dat de exploitatie rekening houdend met het openbaar nut niet rendabel is, valt dus niet onder deze bepaling.

(1) Zie bijvoorbeeld Arbitragehof 9 juli 1992, nr. 55/92, en 14 juli 1997, nr. 42/97.

Het is de bedoeling dat wanneer de betrokkene verhuist en om deze reden zijn exploitatie stopzet, hij in zijn nieuwe gemeente een vergunning kan aanvragen. Dit volgt uit de woorden "na datum van de akteneming hiervan door het bevoegde college".

...

De bedoeling is enkel om de bestaande misbruiken die er in de praktijk bestonden, namelijk het handeldrijven in vergunningen en de in de toelichting beschreven praktijken, tegen te gaan".

Rekening houdend met deze bijkomende toelichting, verdient het aanbeveling artikel 27, § 3, tweede lid, te verduidelijken, in die zin dat nader wordt aangegeven in welke gevallen van stopzetting het ontworpen voorschrift al dan niet toepassing vindt.

Artikel 33

Paragraaf 1 bepaalt dat de afgifte van de in artikel 23 bedoelde vergunningen voor de exploitatie van een taxidienst aanleiding mag geven tot een jaarlijkse belasting. Deze belasting wordt door de gemeenten geïnd. Volgens de uitleg verschaft door de gemachtigde ambtenaar, is deze belasting bestemd ter vergoeding van de uitgaven die de gemeenten hebben gemaakt ter gelegenheid van de administratieve procedure die het verlenen van de vergunning voorafgaat en voor het uiteindelijk verlenen van de vergunning.

De ontworpen bepaling stelt aldus het probleem aan de orde van de bevoegdheid van de gewestdecreetgever om op te treden op het domein van de gemeentelijke fiscaliteit.

Volgens de interpretatie die het Arbitragehof geeft aan artikel 170, § 4, van de Grondwet, berust de fiscale bevoegdheid van de gemeenten op het eerste lid van die grondwetsbepaling, en volgt uit het tweede lid dat de mogelijkheid om de fiscale autonomie van de gemeenten af te bakenen, tot de exclusieve bevoegdheid van de federale wetgever behoort. Volgens het Arbitragehof wordt noch in de Grondwet, noch in de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, noch in de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, aan de gewesten of de gemeenschappen enige normatieve bevoegdheid toegekend terzake van de fiscaliteit van de provincies, de gemeenten, de agglomeraties of federaties van gemeenten. Ten aanzien van de ondergeschikte besturen hebben de gewesten geen andere normatieve bevoegdheden dan die welke hun worden toegewezen in artikel 6, § 1, VIII, en in artikel 7 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Geen van beide bepalingen heeft betrekking op belastingaangelegenheden (1).

(1) Arbitragehof, 2 juni 1988, nr. 57, overwegingen 4.B.1 en 4.B.2.f. In dezelfde zin : Arbitragehof, 25 februari 1988, nr. 47, overweging 6.B.6. Raadpleeg ook Arbitragehof, 2 juni 1988, nr. 56, overweging 4.B.2.c, en 5 juli 1989, nr. 19/89, overwegingen 4.B.2.c en 4.B.2.d.

Zie eveneens het advies L. 25.572/8 van de Raad van State van 13 mei 1997 over een voorstel van decreet houdende de mogelijkheid voor gemeenten een algemene belasting te heffen in die gevallen waarin internationale overeenkomsten en federale wetgeving leiden tot vrijstelling van gemeentebelasting, waarin erop gewezen wordt dat er, naast de opvatting van het Arbitragehof, ook nog een andere opvatting mogelijk is (Parl. St., Vl. Parl., 1995-96, nr. 299-2).

Aan de gewesten is dus volgens die opvatting geen normatieve bevoegdheid toegekend inzake de fiscaliteit van de provincies en de gemeenten, inzonderheid niet de bevoegdheid om terzake aan de provincies en de gemeenten beperkingen op te leggen. Een optreden van de gewestwetgever zou dan slechts voor grondwettig gehouden kunnen worden indien kan worden aangetoond dat dit voor de uitoefening van de bevoegdheden van de gewesten "noodzakelijk" is, in de zin van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, en indien voldaan is aan de door de rechtspraak van het Arbitragehof gestelde voorwaarden, met name dat de tot de gereserveerde bevoegdheid van de federale wetgever behorende aangelegenheid zich tot een gedifferentieerde regeling leent en dat de weerslag op de betrokken aangelegenheid slechts marginaal is.

Ter verantwoording van de noodzakelijkheid van de ontworpen regeling in het licht van artikel 10 van de voornoemde bijzondere wet, heeft de gemachtigde ambtenaar o.m. het volgende verklaard :

"De noodzakelijkheid voor het Gewest om ook op het vlak van de belastingen regelgevend op te treden ligt hem in het feit dat het niet denkbeeldig is dat in gemeenten, waar het saturatiepunt bereikt is en waar dus, gelet op het openbaar nut vergunningen moeten worden geweigerd, excessief hoge bedragen zullen worden gevraagd voor het verlenen van de vergunningen. Deze vrees werd door de taxisector meermaals geuit tijdens het overleg dat dit voorontwerp is voorafgegaan.

Het hele systeem "verheffen" tot op het niveau van het Gewest, zoals dit in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest het geval is, is echter moeilijk. Deze mogelijkheid werd bestudeerd door het Gewest, maar het was duidelijk dat er geen objectieve maatstaven voorhanden

L. 29.982/3

zijn opdat het Gewest zou kunnen beoordelen in welke mate het openbaar nut in gemeente X toelaat dat er nog een bijkomende taxivergunning wordt toegestaan. Het aantal inwoners per km² bijvoorbeeld bleek totaal geen maatstaf te zijn om het openbaar nut te bepalen".

Een dergelijke verantwoording kan in redelijkheid geacht worden te volstaan om in casu de uitoefening door de gewestwetgever van impliciete bevoegdheden te wettigen.

Artikel 34

Volgens dit artikel bepaalt de Vlaamse regering het maximumbedrag van de retributies die door de gemeenten geïnd mogen worden.

Ook hier zou een probleem kunnen rijzen in verband met de bevoegdheid van de gewesten om beperkingen te stellen aan de bevoegdheid van de gemeenten. Artikel 170, § 4, van de Grondwet is immers van toepassing, niet enkel op belastingen, maar ook op andere lasten (1).

(1) Zie in verband met deze problematiek, o.m., advies L. 19.808/8 van de Raad van State van 20 april 1990 over het ontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, Parl. St., Vl. Raad, 1989-90, nr. 357-1 (21), p. 23, nr. 2.2.1; advies L. 22.821/8 van 26 oktober 1993 over het ontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 4 mei 1994 betreffende de naamloze vennootschap Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, Parl. St., Vl. Raad, 1993-94, nr. 473-1, (41), 61-62.

Hierop gewezen, heeft de gemachtigde ambtenaar verklaard dat er in feite geen gevaar is voor excessieve bedragen, gelet op het vereiste dat een retributie steeds een redelijke vergoeding moet zijn voor een door de overheid geleverde dienst. Om die reden deelt zij mee dat artikel 34 eenvoudig weggelaten kan worden.

Artikel 35

Paragraaf 2, derde lid, bepaalt dat, indien de bestendige deputatie binnen de in het tweede lid bedoelde termijn geen beslissing heeft genomen, dit wordt gelijkgesteld met een stilzwijgende weigering van de vergunning.

In dat derde lid moet niet verwezen worden naar het tweede lid, maar wel naar het eerste lid van artikel 35, § 2. Het is immers in het eerste lid dat bepaald wordt dat de bestendige deputatie uitspraak doet "binnen drie maanden na het ontvangen van het beroepsschrift".

Het verdient bovendien aanbeveling het stilzitten van de bestendige deputatie veeleer gelijk te stellen met een afwijzing van het beroep dan met een stilzwijgende "weigering". Het beroep kan immers ook gericht zijn tegen een beslissing houdende de schorsing of de intrekking van een vergunning.

Artikel 35, § 2, derde lid, kan derhalve geredigeerd worden als volgt :

L. 29.982/3

"Indien de bestendige deputatie geen beslissing genomen heeft binnen de in het eerste lid bedoelde termijn, wordt het beroep geacht te zijn afgewezen.".

Artikel 36

Paragraaf 1 van dit artikel voorziet in de mogelijkheid dat de vergunning de toelating omvat voor het stationeren "op eender welke standplaats op de openbare weg van de vergunningverlenende gemeente". Het blijkt echter niet de bedoeling te zijn deze mogelijkheid te beperken tot de gemeentewegen, met uitsluiting van de provincie- en gewestwegen.

Men schrijve derhalve "in de vergunningverlenende gemeente" in plaats van "van de vergunningverlenende gemeente". De gemachtigde ambtenaar is het hiermede eens.

Hoofdstuk V - De diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

Artikel 39

Luidens paragraaf 2 van dit artikel wordt de vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van auto's met chauffeur afgegeven door de gemeente

op wier grondgebied de (lees : "een") (1) exploitatiezetel van de dienst is gevestigd.

Op zich is het criterium "exploitatiezetel" een relevant aanknopingspunt, dat het mogelijk maakt de in het ontwerp geregelde aangelegenheid uitsluitend binnen de territoriale bevoegdheidssfeer van het Vlaamse Gewest te brengen.

In artikel 16 van de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, wordt voor een gelijkaardige vergunning een ander criterium gehanteerd, met name het vertrekpunt van de dienstverlening. In zijn arrest nr. 56/96 van 15 oktober 1996 heeft het Arbitragehof over dat criterium het volgende geoordeeld :

"(Artikel 16 van de ordonnantie) staat er niet aan in de weg dat ritten voor een dienstverlening met chauffeur met een vertrekpunt buiten het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest kunnen worden voortgezet op het grondgebied van dat gewest, zonder dat daartoe een vergunning is vereist. Zij houdt bijgevolg geen onevenredige aantasting van de vrije dienstverlening in.

Overigens biedt het gehanteerde criterium, namelijk het vertrekpunt van de dienstverlening, een relevant aanknopingspunt dat het mogelijk maakt de te regelen aangelegenheid uitsluitend binnen de territoriale bevoegdheidssfeer van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest te brengen".

(1) De gemachtigde ambtenaar heeft verklaard dat de betrokkene de keuze tussen de verschillende gemeenten heeft, indien hij meer dan één exploitatiezetel in het Vlaamse Gewest heeft.

L. 29.982/3

Het feit dat het in het ontwerp gehanteerde criterium en het criterium gehanteerd door de Brusselse ordonnantiegever verschillend zijn, kan in de praktijk voor conflicten zorgen (1).

De gemachtigde ambtenaar erkent dat exploitanten, voor diensten die de gewestgrenzen overschrijden, over meer dan één vergunning moeten beschikken. Zij wijst in dat verband op artikel 39, § 3, van het ontwerp, dat voorziet in de mogelijkheid voor de Vlaamse regering om de voorwaarden te bepalen waaronder een vergunning, afgegeven door een ander gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest. Volgens de gemachtigde zijn er op dit punt onderhandelingen aan de gang tussen de drie gewesten, en kunnen die misschien uitmonden in een samenwerkingsakkoord.

Het spreekt vanzelf dat, zolang er geen samenwerkingsakkoord is, of zolang de Vlaamse regering niet eenzijdig uitvoering gegeven heeft aan artikel 39, § 3, de problemen voor het gewestgrensoverschrijdend vervoer blijven bestaan. De aandacht moet er bovendien op gevestigd worden dat de problemen ten gevolge van het naast elkaar bestaan van wetgevingen met verschillende aanknopingspunten zich kunnen voordoen, niet enkel met betrekking tot het gewestgrensoverschrijdend vervoer, maar ook met betrekking tot het

(1) Zo zouden zowel het Vlaamse Gewest als het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest bevoegd zijn ten aanzien van een dienst met exploitatiezetel in Vlaanderen, die ritten met vertrekpunt in Brussel organiseert. Omgekeerd zou geen van die gewesten een vergunning vereisen voor ritten georganiseerd door een dienst met exploitatiezetel te Brussel, met vertrekpunt in Vlaanderen.

vervoer waarvan het traject uitsluitend op het grondgebied van één enkel gewest gelegen is.

Artikel 40

1. Volgens paragraaf 2 wordt de vergunning afgegeven door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente "waar de exploitant de dienst wil exploiteren".

Dit aanknopingspunt lijkt niet helemaal overeen te stemmen met dat van de "exploitatiezetel", bedoeld in artikel 39, § 2.

Overigens kan beter vermeden worden om in artikel 40, § 2, nogmaals een aanknopingspunt te vermelden. Het is beter meteen te verwijzen naar de gemeente "bedoeld in artikel 39, § 2".

2. In paragraaf 3, eerste lid, is sprake van de verplichting tot het betalen van een belasting.

Het heffen van de bedoelde belasting maakt het voorwerp uit van artikel 47, §§ 1 en 3, van het ontwerp. Het is dan ook beter om de desbetreffende bepaling uit artikel 40, § 3, weg te laten.

3. In de memorie van toelichting wordt in verband met artikel 40, § 3, gesteld dat de dienst voor het verhuren van

L. 29.982/3

voertuigen met bestuurder "in principe met andere voertuigen dan die voor de taxidienst moet worden geëxploiteerd".

Die voorwaarde blijkt echter niet uit de tekst van het ontwerp.

Artikel 42

In verband met paragraaf 2, derde lid, wordt verwezen, mutatis mutandis, naar de opmerking bij artikel 26.

Artikel 47

Dit artikel voorziet in de verplichting voor de gemeenten om bepaalde belastingen te heffen. In het ontwerp zelf wordt het bedrag van die belastingen vastgesteld.

Zoals bij de bespreking van artikel 33 van het ontwerp is uiteengezet, volgt uit de rechtspraak van het Arbitragehof dat een gewestwetgever slechts perken kan stellen aan de bevoegdheid van gemeenten in fiscale zaken, als hij zich daarbij kan beroepen op de impliciete bevoegdheden bedoeld in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Ter verantwoording van de noodzakelijkheid van de ontworpen regeling, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende verklaard :

"Artikel 39, § 2, bepaalt dat de vergunning geldig is voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest. Bijgevolg is het essentieel dat er overal in het Gewest éénzelfde bedrag aan belasting verschuldigd is en dit om "shopping" van de kandidaat-exploitanten te vermijden. Deze zouden immers allen hun exploitatiezetel kunnen vestigen in de "goedkoopste" gemeente. Niet alleen te dure, maar ook te goedkope vergunningen moeten dus worden vermeden, want wat voordelig is voor de exploitant, is ook voordelig voor de betrokken gemeente, die alle inkomsten binnenrijft".

Ook hier kan aangenomen worden dat deze uitleg een verantwoording kan bieden voor het beroep op de impliciete bevoegdheden.

Artikel 48

Om dezelfde reden als uiteengezet bij de bespreking van artikel 34, heeft de gemachtigde ambtenaar verklaard dat artikel 48 uit het ontwerp kan worden weggelaten.

Artikel 49

In verband met dit artikel wordt verwezen, mutatis mutandis, naar de opmerking bij artikel 35.

Hoofdstuk VI - Vervoer voor eigen rekening

Rekening houdend met de algemene opmerking 1.2 betreffende de bevoegdheid, zouden de bepalingen van dit hoofdstuk beter als een hoofdstuk "Bepalingen gemeen aan de

hoofdstukken II en III" na hoofdstuk III van het ontwerp komen.

Artikel 52

1. De tekst van dit artikel dient het beperkte toepassingsgebied ervan, zoals besproken in de genoemde algemene opmerking 1.2 betreffende de bevoegdheid, duidelijk tot uiting te brengen.

2. In paragraaf 1 van dit artikel wordt voor het verrichten van vervoer voor eigen rekening een attest vereist. Een attest is geen vergunning. Daarom schrijven we in paragraaf 2 telkens "houder van het attest" in plaats van "vergunninghouder".

3. In paragraaf 2, eerste lid, is sprake van de naleving van "de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbesluiten". Gevraagd naar de draagwijdte hiervan, heeft de gemachtigde ambtenaar verklaard dat het gaat om de voorwaarden zoals deze kunnen afgeleid worden uit de definitie van het begrip "vervoer voor eigen rekening", bedoeld in artikel 2, § 1, 5°, van het ontwerp.

Rekening houdend met die uitleg, verdient het aanbeveling de voorwaarden vervat in artikel 2, § 1, 5°, uit die bepaling weg te laten, en te integreren in artikel 52, § 2, van het ontwerp.

Hoofdstuk VII - Vlaamse MobiliteitsraadArtikel 54

Bij dit artikel wordt een "Mobiliteitsraad van Vlaanderen" opgericht.

Die term moet ook, zoals in het opschrift van het ontworpen decreet, gebruikt worden in het opschrift van hoofdstuk VII.

Artikel 56

1. In paragraaf 2, 3° en 4°, is een afzonderlijke aanwijzing van een minister overbodig, gelet op de vermelding van de Vlaamse regering in 1°, en zelfs strijdig met de regel dat het de regering zelf toekomt haar werkwijze te organiseren en delegaties aan haar leden toe te staan. Ook het ministerie, dat geen afzonderlijke rechtspersoon is, mag niet afzonderlijk worden vermeld (5°).

2. Volgens paragraaf 2, 6°, kan de VVM advies vragen aan de Mobiliteitsraad.

In de memorie van toelichting wordt echter gesteld, in verband met paragraaf 4, dat de VVM verplicht is om advies te vragen over de in die paragraaf genoemde voorstellen van netmanagement, maar dat zij daarentegen met

betrekking tot andere gelegenheden geen advies kan vragen. De gemachtigde ambtenaar heeft die bedoeling van de stellers van het ontwerp bevestigd.

Derhalve dient paragraaf 2, 6°, geschrapt te worden.

3. Bij paragraaf 3, eerste lid, 1°, wordt aan de Vlaamse regering de verplichting opgelegd de Mobiliteitsraad om advies te vragen over voorontwerpen van decreet en over besluiten die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten.

Het invoeren van een adviesverplichting in verband met besluiten heeft tot gevolg dat het miskennen van dit vormvereiste een middel tot vernietiging kan opleveren. Om die reden is het belangrijk dat er geen twijfel bestaat over de omvang van de adviesverplichting. In dat verband rijst de vraag of de adviesverplichting in 1° zich uitstrekt tot alle besluiten (lees : "ontwerpen van besluit"), dan wel of ze enkel geldt voor ontwerpen van reglementair besluit.

Meer in het algemeen is onduidelijk of het toepassingsgebied van die verplichting beperkt is tot de aangelegenheid van de openbare werken en het vervoer als bedoeld in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, dan wel of die verplichting zich uitstrekt tot alle aangelegenheden waarvoor de Vlaamse Gemeenschap en het

Vlaamse Gewest bevoegd zijn. In het laatste geval zou de adviesverplichting bijvoorbeeld ook gelden voor voorontwerpen van decreet en ontwerpen van besluit in het kader van de ruimtelijke ordening of het economische beleid of in onderwijsaangelegenheden, "die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten".

Hierover om uitleg gevraagd, heeft de gemachtigde ambtenaar de volgende toelichting verstrekt :

"Wij wensen de adviesverplichting voor de gevallen bedoeld in artikel 56 § 3, 1°, te beperken tot de reglementaire besluiten, maar met de ruime interpretatie dat het gaat om alle aangelegenheden waarvoor de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest bevoegd zijn voorzover de decreten en reglementaire besluiten betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten".

Gelet op die toelichting, verdient het aanbeveling in paragraaf 3, eerste lid, 1°, de woorden "voorontwerpen van decreten en besluiten" te vervangen door "voorontwerpen van decreet en ontwerpen van reglementair besluit". Overigens kunnen ook de woorden "het begrotingsdecreet" beter vervangen worden door "voorontwerpen van begrotingsdecreet".

Nog ter wille van de rechtszekerheid verdient het aanbeveling het begrip "mobiliteitsgenererende activiteiten" nader te omschrijven, minstens in de memorie van toelichting.

4. Paragraaf 3, eerste lid, 5°, verwijst enkel naar de ontwerpen van federale wet en besluit die betrekking hebben op verkeer en vervoer, waarvoor "het akkoord van de Vlaamse regering vereist is".

Gelet op de doelstelling van deze bepaling, zou men kunnen verwachten dat de adviesverplichting ook betrekking zou hebben op de verplichte en eventueel zelfs de vrijwillig te sluiten samenwerkingsakkoorden. De stellers van het ontwerp dienen zich af te vragen of het niet nuttig is de samenwerkingsakkoorden eveneens in paragraaf 3 te vermelden.

Volgens de tekst van paragraaf 3, eerste lid, 5°, geldt de adviesverplichting enkel voor teksten waarvoor het "akkoord" van de Vlaamse regering vereist is. Uit de memorie van toelichting blijkt echter dat de stellers van het ontwerp de bedoeling hebben om de adviesverplichting in te voeren m.b.t. alle teksten waarvoor de federale overheid de gewesten "in het besluitvormingsproces (moet) betrekken"; er wordt trouwens verwezen naar artikelen van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, waarin sprake is van "overleg" met de gewesten of van hun "betrokkenheid" bij het ontwerpen van de federale regelingen. De tekst van het ontwerp dient op dit punt aangepast te worden.

5. Paragraaf 3, tweede lid, strekt ertoe de adviesbevoegdheid van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen uit te breiden.

Vanuit wetgevingstechnisch oogpunt verdient het aanbeveling de opdracht van de Raad te wijzigen door het aanbrengen van een wijziging in artikel 4, § 2, van het decreet van 29 april 1991 tot instelling van een Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiëring van de milieu- en natuurverenigingen.

In artikel 56, § 3, tweede lid, van het ontwerp is het dan voldoende te bepalen dat de Vlaamse regering gelijktijdig het advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen inwint, overeenkomstig artikel 4, § 2, van het decreet van 29 april 1991.

6. In verband met paragraaf 4 moet worden opgemerkt dat, volgens de toelichting bij deze bepaling, de VVM het advies van de Mobiliteitsraad slechts lijkt te moeten inwinnen nadat de regering hiertoe schriftelijk opdracht heeft gegeven. Die beperking is niet terug te vinden in de tekst zelf van paragraaf 4.

Paragraaf 4 en de toelichting dienen dan ook, wat dit punt betreft, op elkaar te worden afgestemd.

7. Artikel 56, § 5, houdt een regeling in m.b.t. de termijn voor het geven van een advies, "behalve wanneer advies gevraagd wordt over een ontwerp van netmanagement". Volgens de memorie van toelichting moeten de adviezen over de voorstellen van netmanagement verleend worden "binnen de

L. 29.982/3

termijn bedoeld in dit decreet". Het ontwerp bevat echter nergens een bepaling die de termijn voor dit soort adviezen vaststelt.

Daarover ondervraagd, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende verklaard :

"Er is inderdaad door een vergetelheid geen termijn in het decreet opgenomen waarbinnen de MORA advies moet uitbrengen over de ontwerpen van netmanagement. We stellen voor een termijn van 3 maanden in te voeren, aangezien het netmanagement veel complexer is dan de andere aangelegenheden".

Rekening houdend met deze uitleg, kan artikel 30, § 5, als volgt worden geredigeerd :

"§ 5. De adviezen bedoeld in de §§ 2 en 3 worden gegeven binnen de termijn die is bepaald in de adviesaanvraag, zonder dat deze minder dan tien werkdagen mag bedragen.

Het advies bedoeld in § 4 wordt gegeven binnen drie maanden.

Indien de MORA oordeelt dat de in de adviesaanvraag bepaalde termijn niet kan worden nageleefd, bepaalt hij zelf, op een gemotiveerde wijze, een termijn, en stelt hij de adviesaanvrager hiervan in kennis.

Indien het advies niet is gegeven binnen de termijn bedoeld in de vorige leden, mag aan de adviesverplichting voorbijgegaan worden.".

8. In paragraaf 6 schrijve men "instanties" in plaats van "partijen".

9. In paragraaf 8, eerste lid, dient verwezen te worden naar artikel 61 in plaats van naar artikel 60.

Artikel 60

1. Paragraaf 2, tweede lid, voorziet in de mogelijkheid van detachering van leden van het personeel "van de Vlaamse administratie".

1.1. In zoverre die bepaling van toepassing is op het personeel van de diensten van de Vlaamse regering, moet opgemerkt worden dat over het algemeen op grond van artikel 87 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen wordt aangenomen dat de regeling van het statuut van dat personeel behoort tot de prerogatieven van de uitvoerende macht. Het ontwerp zou zich ertoe moeten beperken te bepalen dat het bedoelde personeel mag worden gedetacheerd. De wijze waarop dit gebeurt, de voorwaarden en de tijdsduur van zulke detachering moeten dan verder door de regering geregeld worden, in het Vlaams personeelsstatuut.

1.2. Volgens de gemachtigde ambtenaar worden met de term "Vlaamse administratie" ook de zogenaamde Vlaamse openbare

instellingen bedoeld. Dit zou duidelijker uit de tekst moeten blijken.

Overigens mag de decreetgever ten aanzien van personeelsleden van die instellingen wel verder gaan, aangezien hij op grond van artikel 9 van de bijzondere wet bevoegd is om het statuut van dat personeel desgevallend zelf te regelen.

2. In paragraaf 3, eerste lid, 8° en 9°, is sprake van opdrachten van de Mobiliteitsraad, die niet ingepast kunnen worden in de omschrijving van de bevoegdheid van de Raad in artikel 56, § 1.

Aan de gemachtigde ambtenaar is erop gewezen dat de genoemde bepalingen niet met elkaar in overeenstemming lijken te zijn. Hierop heeft de gemachtigde ambtenaar verklaard dat 8° en 9° uit artikel 60, § 3, eerste lid, weggelaten kunnen worden.

Artikel 61

Luidens het bepaalde in het eerste lid stelt de Vlaamse regering de Mobiliteitsraad een permanent secretariaat ter beschikking. Bovendien wordt bepaald dat de Vlaamse regering hiervoor onder meer een beroep kan doen op contractueel in dienst genomen personeel, en dat zij terzake het aantal, de loopbaan en de bezoldiging vaststelt.

Aldus zou de decreetgever een aspect regelen van de rechtspositie van het personeel van de diensten van de Vlaamse regering, terwijl over het algemeen wordt aangenomen dat zulks behoort tot de prerogatieven van de uitvoerende macht (zie hiervóór, opmerking 1.1 bij artikel 60).

De tweede en de derde volzin van artikel 61, eerste lid, dienen dan ook geschrapt te worden.

Artikel 62

1. Men schrijve in het eerste lid "begroting van het Vlaamse Gewest" in plaats van "begroting van de Vlaamse gemeenschap".

2. Het volstaat in datzelfde lid te bepalen dat de Mobiliteitsraad gehuisvest is in de gebouwen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Het komt de decreetgever niet toe zich te mengen in de organisatie van het ministerie, door voor te schrijven welk departement lokalen ter beschikking moet stellen.

Artikel 63

Inzake presentiegelden en kostenvergoeding is er blijkbaar geen regeling voor de leden-deskundigen.

Hierop gewezen, heeft de gemachtigde ambtenaar verklaard dat de leden-deskundigen aan de opsomming van artikel 63 toegevoegd moeten worden.

Artikel 64

Men schrijve : "De Vlaamse regering sluit met de SERV een protocolovereenkomst ...".

Hoofdstuk VIII - Strafbepalingen

Artikel 65

1. De verwijzing, in paragraaf 1, naar artikel 19, § 1, derde lid, is niet correct (1).

2. In paragraaf 2, tweede lid, schrijve men : "Met de in het eerste lid bedoelde straffen wordt eveneens gestraft, degene die herhaaldelijk inbreuk pleegt ...".

(1) Bij de verwijzing naar artikel 19 zal rekening gehouden moeten worden met de wijzigingen die o.m. in paragraaf 1 van dat artikel aangebracht moeten worden (zie hiervóór, opmerking 1 bij artikel 19).

Artikel 68

1. Men redigere paragraaf 1, eerste lid, 2°, als volgt : "niet-naleving van artikel 3bis, lid 3, en artikel 5, lid 6, tweede alinea, van verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels ...".

2. Paragraaf 4 bepaalt dat de overtreder tegen het dwangbevel tot inning van de administratieve geldboete verzet mag doen bij de burgerlijke rechtbank.

In beginsel staat tegen een beslissing waarbij een administratieve geldboete wordt opgelegd, een annulatieberoep bij de Raad van State open.

Door te bepalen dat een beroep ingesteld kan worden bij de burgerlijke rechtbank, zou de decreetgever treden op een terrein dat aan de federale overheid is voorbehouden, meer bepaald dat van de bevoegdheid van de rechtscolleges. Opdat zulke bepaling verenigbaar zou zijn met de regels inzake de verdeling van de bevoegdheid tussen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten, zou aangetoond moeten worden dat voldaan is aan de voorwaarde gesteld bij artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (1).

(1) Zie in dit verband advies L. 26.610/A.G. van de Raad van State, algemene vergadering van de afdeling wetgeving en 4de kamer, van 31 oktober en 17 november 1997, over een ontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Waalse Gewest van 2 april 1998 "modifiant la loi du 8 juillet 1976 organique des centres publics d'aide sociale", Parl. St., Waals Parl., 1997-98, nr. 332-1, (2), 32-34.

Hoofdstuk IX - Slotbepalingen

Artikel 69

1. Dit artikel beoogt een artikel 7sexies in te voegen in het decreet van 27 juni 1985. Dat decreet bevat echter reeds een artikel 7sexies, alsmede een artikel 7septies. De ontworpen bepaling dient dan ook allicht vernummerd te worden tot artikel 7octies.

2. In verband met de vermelding van het opschrift van het ontworpen decreet wordt verwezen naar de opmerking die terzake gemaakt werd.

Afdeling 2 - Opheffingsbepalingen

1. De artikelen 70 tot 79 en 83 tot 95 bevatten telkens bepalingen tot de volledige of gedeeltelijke opheffing van wetten of besluiten. Al die bepalingen zouden gegroepeerd kunnen worden in één artikel, te redigeren als volgt :

"Opgeheven worden :

1° de wet van;

2° het koninklijk besluit van;

....".

2. De artikelen 80 tot 82, en 96 tot 98 bevatten geen opheffingsbepalingen, doch wijzigende bepalingen. Die artikelen horen derhalve niet thuis in afdeling 2, maar in afdeling 1.

3. Het ontwerp voorziet niet in de opheffing van de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen. Die wet bestaat formeel nog steeds. Op de vraag waarom de stellers van het ontwerp deze wet niet opheffen, terwijl dit wel het geval is voor andere wetten en besluiten met betrekking tot de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende geantwoord :

"Naar onze informatie is de wet van 24 juni 1885 afgeschaft door de afschaffing van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. De bepalingen omtrent deze afschaffing vonden wij terug in de wet van 28 december 1984 tot afschaffing of herstructurering van sommige instellingen van openbaar nut en andere overheidsdiensten, meer bepaald artikel 1 (B.S., 22 januari 1985), de wet van 13 maart 1991 betreffende de afschaffing of de herstructurering van instellingen van openbaar nut en andere overheidsdiensten (B.S., 19 april 1991) en in het koninklijk besluit van 31 december 1991 houdende verdeling van het vermogen en de maatschappelijke aandelen van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen aan het Vlaamse Gewest en afsluiting van de ontbinding (B.S., 7 maart 1992)".

Die toelichting neemt niet weg dat het, omwille van de rechtszekerheid, wenselijk is te voorzien in de formele opheffing van de wet van 24 juni 1885.

Artikel 73

De wet van 11 augustus 1924 dient met haar juiste opschrift te worden vermeld (wet waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen vergunning kan bekomen autovervoerdiensten in te richten en in bedrijf te nemen).

Artikel 75

De in dit artikel bedoelde wet van 29 augustus 1931 dient met haar juiste opschrift te worden vermeld (wet waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen gemachtigd wordt tot in bedrijf nemen van een autobusdienst met het doel de exploitatievoorwaarden van een vergunde buurtspoorweg te verbeteren).

Artikel 76

De wet van 3 mei 1936 dient met haar juiste opschrift te worden vermeld (wet houdende machtiging voor de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen tot het beheren van de Nationale Autovervoerdienst).

Artikel 77

Het koninklijk besluit van 25 november 1939 dient met zijn juiste opschrift te worden vermeld (koninklijk

besluit tot verlening van 's Rijks waarborg aan een lening der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen).

Artikel 79

1. Bij dit artikel worden o.m. de artikelen 16 en 19, vijfde lid, van de besluitwet van 30 december 1946 opgeheven. In artikel 16 is o.m. sprake van spoorwegmaatschappijen en van ongeregeld vervoer. In artikel 19, vijfde lid, is het ongeregeld vervoer eveneens vermeld.

De federale wetgever is echter bevoegd voor de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (artikel 6, § 1, X, 2°bis, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen) en voor het ongeregeld vervoer.

De voornoemde wetsbepalingen mogen dan ook niet bij decreet opgeheven worden, in zoverre ze betrekking hebben op de spoorwegen en op het ongeregeld vervoer. De gemachtigde ambtenaar is het hiermee eens.

2. Een aantal bepalingen van de besluitwet van 30 december 1946, die op het eerste gezicht voor opheffing in aanmerking zouden komen, blijken niet voor te komen in de opsomming van artikel 79.

L. 29.982/3

Nadat de aandacht van de gemachtigde ambtenaar hierop gevestigd is, heeft deze laten weten dat ook de volgende bepalingen van de genoemde besluitwet opgeheven mogen worden : artikel 1, voor wat het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer betreft; artikelen 20 en 21, voor wat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen betreft; artikel 22, voor wat het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer betreft; artikel 31bis; artikel 32, eerste lid.

Artikel 80

Men redigere dit artikel als volgt :

"In artikel 2 van hetzelfde besluit worden het eerste lid, A) en B), en het tweede lid opgeheven.".

Artikel 81

Wetgevingstechnisch is de vermelding van de te schrappen woorden niet correct.

In feite moeten de volgende woorden geschrapt worden :

- in artikel 2bis : "het geregeld vervoer, de bijzondere normen van geregeld vervoer of";
- in de artikelen 18 en 19, eerste lid, : "geregeld vervoer, bijzondere vormen van geregeld vervoer en".

Artikel 83

Het besluit van de Regent van 15 maart 1947 dient met zijn juiste opschrift te worden vermeld (besluit van de Regent betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen).

Artikel 84

Dit artikel redigere men als volgt :

"Artikel 23, derde lid, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 december 1982, wordt opgeheven."

Artikel 86

De wet van 28 december 1973 dient met haar jui opschrift te worden vermeld (wet betreffende de budgettaire voorstellen 1973-1974).

Artikel 87

Dit artikel voorziet in de opheffing van artikel 21 van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en vakbonden van haar personeel. Volgens die op te heffen wetsbepaling wordt artikel 39 van

de statuten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, gedeeltelijk opgeheven bij het koninklijk besluit nr. 4 van 18 april 1967, opnieuw in zijn geheel in werking gesteld.

Het heeft geen zin een dergelijke bepaling, die geen autonoom karakter heeft, op te heffen (1).

Wel rijst de vraag of niet voorzien moet worden in de opheffing van de wet van 20 juli 1927 waarbij de regering gemachtigd wordt zekere wijzigingen goed te keuren aan de statuten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, waarbij niet enkel voornoemd artikel 39 aan die statuten werd toegevoegd (zie de vermelding hiervan in artikel 21 van de wet van 19 december 1974), maar ook o.m. een aantal machtigingen aan de regering verleend werden.

Artikel 88

1. Dit artikel beoogt de opheffing van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, uitgezonderd o.m. artikel 16 van deze wet. Uit de toelichting blijkt dat de stellers van het ontwerp de aangelegenheid geregeld in het voornoemde artikel 16 beschouwen als een federale materie.

(1) Het zou denkbaar zijn artikel 39 van de statuten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen op te heffen. Dit hoeft echter niet (meer) te gebeuren met het ontworpen decreet.

Artikel 16 van de voornoemde wet van 27 december 1974 verleent aan de Koning de bevoegdheid om (1°) de politieverordening vast te stellen betreffende de exploitatie van taxidiensten, (2°) de bepalingen vast te stellen betreffende de beperking van de stuurtijd en de arbeidsduur, alsmede van de rusttijd van de bestuurders, en (3°) de bepalingen vast te stellen betreffende het medisch toezicht en de dito selectie van de taxibestuurders.

Uit de parlementaire voorbereiding van de wet van 23 juni 1969 betreffende de taxidiensten, waarvan sommige bepalingen later zijn overgenomen in de wet van 27 december 1974, blijkt dat de bepaling die thans voorkomt in artikel 16, 2°, van de laatstgenoemde wet is ingegeven door de "bezorgdheid voor meer veiligheid" en door het oogmerk om de bevolking "een betere bediening" te waarborgen (1). In dat licht bekeken, lijkt die bepaling geen aangelegenheid te regelen die behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid (2). De overige bepalingen van artikel 16 (1° en 3°) lijken evenmin een dergelijke aangelegenheid te regelen.

Er lijkt dan ook geen reden te zijn om m.b.t. artikel 16 in een uitzondering te voorzien.

(1) Memorie van toelichting, Parl. St., Kamer, 1968-69, nr. 385-1, p. 6.

(2) In dezelfde zin : advies L. 23.838 - 23.841/9 van de Raad van State van 8 februari 1995 over o.m. een ontwerp van koninklijk besluit betreffende de rusttijden van de taxichauffeurs.

L. 29.982/3

2. Ook artikel 18 van de wet van 27 december 1974 wordt buiten de opheffing gehouden.

Volgens artikel 105 van het ontwerp blijft dat artikel 18 echter gedurende een overgangsperiode nog van kracht. Een dergelijke bepaling heeft slechts zin, als dat artikel 18 opgeheven wordt.

Beide bepalingen (artikel 88 en artikel 105) moeten op elkaar afgestemd worden. Allicht moet de vermelding van artikel 18 in artikel 88 geschrapt worden.

Artikel 90

De woorden "voor wat het Vlaamse gewest betreft" zijn overbodig, en kunnen dus geschrapt worden.

Artikel 91

Het ministerieel besluit van 24 december 1976 dient met zijn juiste opschrift te worden vermeld (ministerieel besluit betreffende de aanstelling en de bevoegdheden van de opdrachtgelastigde van de regering bij de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen en van (sic) de Maatschappij voor Intercommunaal vervoer).

Artikel 92

De artikelen 12 tot 14 van het koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982 zijn wijzigende bepalingen. Het heeft derhalve geen zin om deze bepalingen uit te zonderen van de opheffing van het voornoemde koninklijk besluit. De woorden "uitgezonderd artikel 12 tot en met 14" dienen geschrapt te worden.

Artikelen 93 en 94

In deze artikelen schrappe men telkens de woorden "wat het Vlaams Gewest betreft, en voor zover het om aan- gelegenheden gaat die onder artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen vallen".

Artikel 97

Het in dit artikel bedoelde decreet moet met zijn juiste datum vermeld worden (21 maart 1990).

Artikel 107

Gezien de verscheidenheid van aangelegenheden die in dit ontwerp worden geregeld, is het wellicht aan te bevelen te bepalen dat de Vlaamse regering de datum van inwerkingtreding bepaalt voor "ieder van de bepalingen van (het) decreet", in plaats van voor het decreet in zijn geheel.

L. 29.982/3

De kamer was samengesteld uit

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. G. VAN HAEGENDOREN, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door Mevr. M. STERCK, adjunct-referendaris.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

F. LIEVENS

W. DEROOVER

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de vice minister-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie ;

Na beraadslaging,

BESLUIT :

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

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In dit decreet wordt verstaan onder :

- 1° geregeld vervoer : stads- of streekvervoer van personen met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet en dit ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen. Dit vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken. Een aanpassing van de exploitatievoorwaarden voor het vervoer doet geen afbreuk aan het geregelde karakter van het vervoer ;
- 2° bijzondere vormen van geregeld vervoer : geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers, met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen

reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet.

De bijzondere vormen van geregeld vervoer omvatten onder meer :

- a) vervoer van werknemers van en naar het werk ;
- b) vervoer van scholieren en studenten van en naar hun onderwijsinstellingen ;
- c) vervoer van militairen en hun gezinnen tussen hun plaats van oorsprong en hun plaats van legering.

Aan het geregelde karakter van de bijzondere vorm van geregeld vervoer wordt geen afbreuk gedaan door het feit dat bij de organisatie van het vervoer rekening wordt gehouden met de wisselende behoeften van de gebruiker.

3° vervoer voor eigen rekening : vervoer voor niet-lucratieve en niet-commerciële doeleinden dat verricht wordt door een natuurlijke persoon of rechtspersoon ;

4° taxidiensten : de bezoldigde vervoerdiensten van personen door middel van voertuigen met bestuurder die aan de volgende eisen voldoen :

- a) het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen – de bestuurder inbegrepen – en is daartoe bestemd ;
- b) het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek, hetzij op een bepaalde standplaats op de openbare weg in de zin van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, hetzij op eender welke andere plaats die niet voor het openbaar verkeer is opengesteld, en waarover de exploitant beschikt ;
- c) de terbeschikkingstelling heeft betrekking op het voertuig en niet op elk van de plaatsen ervan wanneer het voertuig ingezet wordt als taxidienst, of op elk van de plaatsen van het voertuig en niet op het voertuig zelf wanneer het ingezet wordt als collectieve taxidienst ;
- d) de bestemming wordt door de cliënt bepaald ;

5° diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder : alle bezoldigde vervoerdiensten

van personen, door middel van voertuigen met bestuurder, die noch geregeld vervoer noch taxidiensten zijn en die naar bouw en uitrusting geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste 9 personen, de bestuurder inbegrepen ;

6° afstand : de afstand in vogelvlucht ;

7° VVM : de Vlaamse Vervoermaatschappij, opgericht bij decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij ;

8° cabotagevervoer : tijdelijk binnenlands beroeps-personenvervoer over de weg door een vervoersondernemer die gevestigd is in een andere lidstaat van de Gemeenschap, zoals bedoeld in artikel 1 van verordening nr. 12/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn ;

9° woonzone : een gebied met als bestemming wonen volgens de gewestplannen en de gewestelijke en de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen ;

10° stedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de grootstedelijke gebieden van de gemeenten Antwerpen en Gent en van de regionaal-stedelijke gebieden van de gemeenten Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Sint-Niklaas, Aalst, Roeselare, Turnhout ;

11° randstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de randstedelijke gebieden van de gemeenten Aartselaar, Asse, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hemiksem, Hove, Kontich, Lint, Mortsel, Niel, Schelle, Wijnegem, Wommelgem, Zwijndrecht, Evergem, De Pinte, Destelbergen, Melle, Merelbeke, Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Grimbergen, Kraainem, Linkebeek, Machelen, St.-Genesius-Rode, St.-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoor-

de, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem, Damme, Jabbeke, Oostkamp, Zedelgem, Diepenbeek, Zonhoven, Deerlijk, Harelbeke, Kuurne, Wevelgem, Zwevegem, St.-Katelijne-Waver, Bredene, Middelkerke, Denderleeuw, Ingelmunster, Izegem, Beerse, Oud-Turnhout, Vosselaar ;

12° kleinstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de kleinstedelijke gebieden van de gemeenten Aarschot, Deinze, Dendermonde, Diest, Eeklo, Geeraardsbergen, Halle, Ieper, Lier, Lokeren, Ninove, Oudenaarde, Ronse, Sint-Truiden, Vilvoorde, Temse, Tienen, Tongeren, Waregem, Beveren, Bilzen, Blankenberge, Boom, Bree, Geel, Herentals, Knokke-Heist, Leopoldsburg, Maaseik, Maasmechelen, Menen, Mol, Neerpelt-Overpelt, Tielt, Torhout, Veurne, Wetteren, Zottegem, Diksmuide, Heist-op-den-Berg, Hoogstraten, Lommel, Poperinge ;

13° buitengebieden : de gemeenten en/of delen van gemeenten die niet afgebakend zijn als stedelijk, randstedelijk of kleinstedelijk gebied.

Artikel 3

De bepalingen van dit decreet zijn niet van toepassing op :

1° old-timers, voor zover ze voldoen aan de technische voorwaarden zoals bepaald door de Vlaamse regering en voor zover ze niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt ;

2° de diensten ingericht op eigen initiatief, ter gelegenheid van onvoorziene gebeurtenissen of om in de toevallige ontoereikendheid of de momentele schorsing van openbare vervoerdiensten te voorzien ;

3° diensten voor niet-dringend liggend ziekenvervoer.

HOOFDSTUK II

Het geregeld vervoer

AFDELING 1

Basismobiliteit en netmanagement

ONDERAFDELING A

Basismobiliteit

Artikel 4

De basismobiliteit heeft tot doel binnen de woonzones van stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden een minimumaanbod van geregeld vervoer aan de gebruiker te bieden. Het minimumaanbod houdt bedieningsfrequenties en afstanden tot haltes van geregeld vervoer in.

Artikel 5

§ 1. De Vlaamse regering legt het in artikel 4 bedoelde minimumaanbod van geregeld vervoer vast, rekening houdend met beginselen vervat in § 2 tot en met § 6.

§ 2. Het minimumaanbod van geregeld vervoer wordt voorzien tussen acht en drieëntwintig uur op zaterdagen, zon- en wettelijke feestdagen, hierna 'het weekend' te noemen, en tussen zes en eenentwintig uur op andere dagen, hierna 'de week' te noemen.

§ 3. De bedieningsfrequentie van de geregelde vervoersdiensten wordt vastgesteld in functie van het te bedienen gebied. De bedieningsfrequentie in de stedelijke gebieden ligt nooit lager dan de bedieningsfrequentie in de randstedelijke gebieden. De bedieningsfrequentie in de randstedelijke gebieden ligt nooit lager dan de bedieningsfrequentie in de kleinstedelijke gebieden. De bedieningsfrequentie in de kleinstedelijke gebieden ligt altijd hoger dan de bedieningsfrequentie in de buitengebieden.

§ 4. De bedieningsfrequentie van de geregelde vervoersdiensten tijdens de week wordt vastgesteld in functie van de spits- en daluren waarbij het aanbod tijdens de spitsuren altijd hoger ligt dan tijdens de daluren.

§ 5. De wachttijden aan een halte tussen de opeenvolgende geregelde vervoersdiensten zijn regelmatig in de tijd gespreid.

§ 6. De afstanden vanuit de woonzones in de gebieden bedoeld in artikel 4 tot haltes van geregelde vervoersdiensten worden vastgelegd in functie van het te bedienen gebied. In de stedelijke gebieden zijn deze afstanden nooit langer dan in de randstedelijke gebieden. In de randstedelijke gebieden zijn deze afstanden nooit langer dan in de kleinstedelijke gebieden. In de kleinstedelijke gebieden zijn deze afstanden nooit langer dan in de buitengebieden.

§ 7. De Vlaamse regering bakt de gebieden, bedoeld in artikel 2, 10° tot en met 13° af binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet.

De afbakening, bedoeld in het eerste lid, vervalt op het ogenblik dat de afbakening wordt vastgesteld krachtens het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening.

§ 8. De Vlaamse regering stelt het in dit artikel bedoelde minimumaanbod vast binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet.

Artikel 6

§ 1. De basismobiliteit wordt georganiseerd en verzekerd door de VVM. De invoering van de basismobiliteit dient geleidelijk te gebeuren en gelijkmatig gespreid te worden over de verschillende gebieden.

§ 2. Het minimumaanbod van geregeld vervoer tijdens de spitsuren in de stedelijke gebieden wordt verzekerd door middel van vaste lijndiensten.

§ 3. Wanneer niet voldaan is aan de in artikel 5 bedoelde minimumnormen inzake geregeld vervoer, kan de burger een klacht neerleggen bij de VVM.

Ingeval de klacht gegrond is, past de VVM uiterlijk voor het einde van het volgende kwartaal de lijnvoering aan conform de minimumnormen bedoeld in artikel 5, en betaalt een vergoeding uit overeenkomstig het derde lid, behoudens wanneer de tekortkoming te wijten is aan een niet voorzienbare en onvermijdbare gebeurtenis, ontstaan buiten de wil van de VVM.

De Vlaamse regering bepaalt het bedrag van de vergoeding, dat minimum gelijk is aan het bedrag

van 3 euro aan te passen aan het indexcijfer der consumptieprijzen. De vergoeding kan enkel verschuldigd zijn indien het bewijs van een taxirit wordt geleverd. Dit bedrag is hoogstens één keer per dag verschuldigd aan de benadeelde en kan het totaalbedrag van de taxirit niet overschrijden.

De VVM rapporteert jaarlijks aan de Vlaamse regering de klachten en de eraan gegeven gevolgen.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels van de in deze paragraaf bedoelde procedures.

§ 4. De VVM informeert de burger op afdoende wijze over het aanbod van geregeld vervoer.

§ 5. De VVM voorziet de haltes van geregeld vervoer van de nodige infrastructuur.

Artikel 7

§ 1. Iedere wegbeheerder brengt de VVM tijdig op de hoogte van alle geplande wegwerkzaamheden.

§ 2. Het voorafgaand advies van de VVM wordt gevraagd :

1° ingeval de geografische afbakening van een stedelijk gebied, een randstedelijk gebied, een kleinstedelijk gebied of een buitengebied ingevolge een gewestplan of een ruimtelijk uitvoeringsplan gewijzigd wordt ;

2° ingeval van herinrichting van de wegen.

§ 3. De wegbeheerders brengen de VVM voorafgaand op de hoogte van manifestaties die georganiseerd worden op de door de VVM bediende wegen.

ONDERAFDELING B

Het netmanagement

Artikel 8

Het netmanagement heeft tot doel de realisatie van de basismobiliteit, bedoeld in artikel 5, en de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoetgekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen.

Het netmanagement omvat ten minste de gevolgde reisweg, de exploitatiewijze, het bedieningsniveau, het comfort in de ruime zin en de halte-infrastructuur.

Artikel 9

§ 1. Bij het opstellen van het netmanagement wordt het grondgebied van het Vlaamse Gewest opgedeeld in vervoersgebieden.

§ 2. De vervoersgebieden omvatten elk een vervoerskern en een invloedsgebied.

Het Vlaamse Gewest telt twaalf vervoerskernen : Antwerpen, Gent, Aalst, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout.

Voor iedere vervoerskern wordt uitgaande van het waterscheidingsprincipe een invloedsgebied bepaald dat gebaseerd is op een berekening van de ruimtelijke interacties tussen de vervoerskern en de omliggende gemeenten en/of delen van gemeenten.

§ 3. De vervoersgebieden bedekken het volledige grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Artikel 10

§ 1. Het netmanagement wordt opgesteld door de VVM op basis van de principes, bedoeld in artikel 5.

Binnen een termijn van twee jaar na de inwerking-treding van het besluit, bedoeld in artikel 5, § 8, legt de VVM het netmanagement ter goedkeuring voor aan de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering kan het haar voorgelegde netmanagement wijzigen mits een omstandige motivering.

§ 2. De Vlaamse regering stelt het netmanagement op ingeval de VVM geen netmanagement ter goedkeuring kan voorleggen binnen de termijn, bedoeld in § 1, tweede lid.

Artikel 11

§ 1. De VVM past het netmanagement aan ingeval van ingrijpende ruimtelijke wijzigingen in één of meer vervoersgebieden.

De VVM past het netmanagement om de twee jaar aan op basis van de resultaten van een tweejaarlijks gevoerd marktonderzoek.

Om de tien jaar past de VVM het netmanagement aan op basis van de gegevens van de volkstelling, binnen het jaar nadat de gegevens van de algemene volkstelling beschikbaar zijn.

§ 2. De aanpassingen bedoeld in § 1 worden aan de Vlaamse regering ter goedkeuring voorgelegd.

De Vlaamse regering kan het haar voorgelegde aangepaste netmanagement wijzigen mits een omstandige motivering.

De Vlaamse regering stelt het aangepaste netmanagement op ingeval de VVM geen netmanagement ter goedkeuring kan voorleggen binnen de termijnen, bedoeld in § 1, tweede en derde lid.

Artikel 12

Het netmanagement blijft gelden zolang geen aangepast netmanagement bedoeld in artikel 11, door de Vlaamse regering is goedgekeurd.

Artikel 13

De VVM voert haar opdracht, zoals omschreven in het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, uit overeenkomstig de bepalingen van het netmanagement.

Artikel 14

De Vlaamse regering evalueert de uitvoering van het netmanagement aan de hand van de in artikel 8, tweede lid genoemde criteria. De beheerovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de VVM bepaalt de gevolgen verbonden aan de evaluatie.

AFDELING 2

Exploitatie

Artikel 15

Onverminderd artikel 25 van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, bepaalt de Vlaamse regering de voorwaarden voor het exploiteren van geregeld vervoer.

Artikel 16

Het niet-grensoverschrijdend bezoldigd geregeld vervoer wordt uitsluitend georganiseerd door de VVM.

De VVM kan de exploitatie van het geregeld vervoer toevertrouwen aan derden.

Onverminderd het eerste lid, kan het Vlaamse Gewest een samenwerkingsakkoord sluiten met een ander Gewest omtrent de gewestgrensoverschrijdende dienstverlening.

Artikel 17

§ 1. De vergunningen voor grensoverschrijdend geregeld vervoer worden overeenkomstig de bepalingen van verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen afgeleverd door de Vlaamse regering indien het punt van vertrek in Vlaanderen gelegen is.

De vergunningen voor grensoverschrijdend geregeld vervoer worden, overeenkomstig de bepalingen van de in het vorig lid vermelde verordening, afgeleverd met instemming van de Vlaamse regering indien het punt van vertrek gelegen is op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap en voor zover er op het Vlaamse grondgebied reizigers zullen worden opgenomen of afgezet.

§ 2. De duur van de vergunning voor het geregeld vervoer bedraagt hoogstens vijf jaar. De Vlaamse

regering kan de vergunning telkens voor ten hoogste vijf jaar hernieuwen.

§ 3. De Vlaamse regering neemt een beslissing binnen vier maanden na de datum van indiening van de vergunningaanvraag door de vervoerder.

De aanvrager wordt hiervan aangetekend op de hoogte gebracht binnen tien dagen na afloop van bovenvermelde termijn.

§ 4. De vergunninghouders zijn de ganse duur van de vergunning ertoe gehouden :

- 1° de bepalingen van de vergunning na te leven, in het bijzonder de bepalingen betreffende de te verzorgen verbindingen, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie en de reisweg ;
- 2° de stopplaatsen te voorzien van een dienstregeling en een halte-aanduiding ;
- 3° te voldoen aan de wettelijke bepalingen inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg ;
- 4° de vergunning of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan aan boord van hun voertuigen te houden ;
- 5° de op het grondgebied van het Vlaamse Gewest geldende collectieve arbeidsovereenkomsten na te leven ;
- 6° de geldende reglementering inzake verkeersveiligheid te respecteren.

De Vlaamse regering kan de vergunninghouders verplichten de door de Vlaamse regering vastgestelde tarieven na te leven.

§ 5. De Vlaamse regering kan de vergunning intrekken voor een termijn van maximum drie maanden indien de vergunninghouder de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan niet naleeft.

De intrekking van de vergunning gebeurt zonder schadeloosstelling en nadat de vergunninghouder gehoord is.

Artikel 18

Onder de voorwaarden bepaald door de Vlaamse regering, kunnen exploitanten van geregelde vervoersdiensten, colli vervoeren.

Het vervoer van colli is ondergeschikt aan het vervoer van personen.

HOOFDSTUK III

De bijzondere vormen van geregeld vervoer

AFDELING 1

Exploitatie

Artikel 19

§ 1. Voor de exploitatie van grensoverschrijdende en niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer met betrekking waartoe er een overeenkomst is gesloten tussen de organisator en de vervoerder, is er geen vergunning vereist.

De exploitanten van niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer die in Vlaanderen gevestigd zijn, kunnen bij ontstentenis van een overeenkomst bedoeld in het eerste lid, een vergunning aanvragen. De vergunning wordt afgeleverd door de Vlaamse regering. Deze legt de aanvraagprocedure, de vorm en de vermeldingen hiervan vast.

Onverminderd het tweede lid, kan het Vlaamse Gewest een samenwerkingsakkoord sluiten met een ander Gewest omtrent de gewestgrensoverschrijdende dienstverlening.

De exploitatie van de grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer, is bij ontstentenis van een overeenkomst bedoeld in het eerste lid, onderworpen aan een vergunning, die – overeenkomstig de bepalingen van verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen – afgeleverd wordt door de Vlaamse regering indien het punt van vertrek in Vlaanderen gelegen is.

De exploitatie van de grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer, is bij onstentenis van een overeenkomst bedoeld in het eerste lid, onderworpen aan een vergunning die, overeenkomstig de bepalingen van de in het vorig lid vermelde verordening, afgeleverd wordt met instemming van de Vlaamse regering indien het punt van vertrek gelegen is op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap en voor zover er op het Vlaamse grondgebied reizigers zullen worden opgenomen of afgezet.

§ 2. De Vlaamse regering bepaalt welke vermeldingen de overeenkomst tussen de organisator en de vervoerder, bedoeld in § 1, bevat.

De overeenkomst bevat minstens de volgende vermeldingen :

- 1° de naam van de opdrachtgever, de begunstigen en de vervoerder ;
- 2° bepalingen betreffende de te verzorgen verbindingen, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie en de reisweg(en) ;
- 3° het begin- en eindpunt van het traject ;
- 4° de halteplaatsen ;
- 5° de duur van de overeenkomst.

§ 3. De overeenkomst of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan moet in het voertuig aanwezig zijn en getoond worden op verzoek van de met de controle belaste beambten.

§ 4. Een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de overeenkomst wordt binnen de 15 dagen na het sluiten van de overeenkomst overgemaakt aan de door de Vlaamse regering aangewezen instantie.

§ 5. De Vlaamse regering kan de vergunning intrekken voor een termijn van maximum drie maanden indien de vergunninghouder de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbesluiten niet naleeft.

De intrekking van de vergunning gebeurt zonder schadeloosstelling en nadat de vergunninghouder gehoord is.

§ 6. De exploitanten van bijzondere vormen van geregeld vervoer moeten voldoen aan de wettelijke bepalingen inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg.

Artikel 20

De Vlaamse regering kan de bepalingen betreffende de bijzondere vormen van geregeld vervoer van toepassing verklaren op het vervoer van personen over de weg dat verricht wordt door personen die niet het beroep van vervoerder over de weg uitoefenen.

AFDELING 2

Statistieken

Artikel 21

Iedere in het Vlaamse Gewest gevestigde exploitant van bijzondere vormen van geregeld vervoer dient de statistische gegevens betreffende zijn onderneming te verstrekken aan de Vlaamse regering indien deze hierom verzoekt.

Die statistische gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

HOOFDSTUK IV

Bepalingen gemeen aan de hoofdstukken II en III :
vervoer voor eigen rekening

Artikel 22

Voor het verrichten van vervoer voor eigen rekening is vereist dat :

- 1° de vervoersactiviteit voor deze natuurlijke persoon of rechtspersoon een bijkomende activiteit vormt ;
- 2° de gebruikte voertuigen eigendom zijn van deze natuurlijke persoon of rechtspersoon of door haar op afbetaling zijn aangekocht of daarvoor een leasingovereenkomst is afgesloten ;
- 3° zij door een personeelslid van de natuurlijke of rechtspersoon of door de natuurlijke persoon zelf worden bestuurd.

Artikel 23

§ 1. In afwijking van de artikelen 17 en 19, is voor het verrichten van vervoer voor eigen rekening een attest vereist. Het attest wordt afgeleverd door de Vlaamse regering. Deze legt de aanvraagprocedure, de vorm en de vermeldingen hiervan vast.

§ 2. De Vlaamse regering kan het attest intrekken voor een termijn van maximum drie maanden indien de houder van het attest de bepalingen van artikel 22 of de uitvoeringsbesluiten van dit decreet niet naleeft.

De intrekking van het attest gebeurt zonder schadeloosstelling en nadat de houder van het attest gehoord is.

Artikel 24

Ieder die vervoer voor eigen rekening verricht dient de statistische gegevens hieromtrent aan de Vlaamse regering te verstrekken, indien deze hierom verzoekt.

De gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

HOOFDSTUK V

De taxidiensten

AFDELING 1

Vergunning en exploitatie

Artikel 25

Niemand mag, zonder vergunning, een taxidienst exploiteren door middel van één of meer voertuigen vanop de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats die zich op het grondgebied van het Vlaamse Gewest bevindt.

Artikel 26

§ 1. De voorwaarden voor het exploiteren van een taxidienst worden door de gemeenteraad vastgelegd, binnen de door de Vlaamse regering bepaalde grenzen.

§ 2. Onder de voorwaarden bepaald door de gemeenteraad wordt de vergunning of de hernieuwing van de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst afgegeven door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente waar de exploitant zijn taxidienst wil exploiteren, hierna 'het bevoegde college' te noemen.

§ 3. De exploitant van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, die overeenkomstig artikel 42, § 2, een vergunning bezit, mag de in de vergunning vermelde voertuigen bijkomend inzetten als een taxidienst, mits een vergunning bedoeld in artikel 25 van het bevoegde college en betaling van een bijkomende belasting overeenkomstig artikel 36, § 3.

§ 4. De gemeenteraad stelt het toepasselijk tarief vast. Indien de vergunningsvoorwaarden de toepassing van een bepaald tarief niet voorschrijven, stelt het bevoegde college het tarief vast op voorstel van de exploitant.

§ 5. Het bevoegde college kan slechts één vergunning afgeven per exploitant. De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze afgegeven werd en of er al dan niet gebruik gemaakt zal worden van standplaatsen op de openbare weg.

Artikel 27

De vergunning wordt afgegeven ter wille van het openbaar nut van de dienst.

Rekening houdend met het openbaar nut van de dienst wordt het aantal voertuigen beperkt dat ingezet kan worden in het kader van het aantal vergunningen op het grondgebied van de betrokken gemeente.

Het bevoegde college stelt het maximum aantal voertuigen vast waarvoor vergunningen afgegeven kunnen worden, met name in functie van de behoeften.

Artikel 28

§ 1. De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door de bevoegde gemeente omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

§ 2. Wanneer de vergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, moet de zaakvoerder van de rechtspersoon voldoen aan de voorwaarden opgelegd aan een natuurlijke persoon om houder te worden van de vergunning, en dit gedurende de hele duur van de exploitatie.

Artikel 29

§ 1. De vergunning wordt slechts afgegeven aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die hetzij eigenaar is van het of de voertuigen, hetzij er de beschikking over heeft door een contract van aankoop op afbetaling, hetzij door een leasingovereenkomst.

§ 2. De vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal, kan, in afwijking van § 1, op zijn verzoek, gemachtigd worden zijn dienst te verrichten door middel van een vervangingsvoertuig dat hij niet in eigendom heeft en waarvoor hij evenmin een contract van aankoop op afbetaling of een leasingovereenkomst kan voorleggen.

De machtiging kan slechts voor ten hoogste drie maanden worden verleend en is niet hernieuwbaar.

De gemeenteraad bepaalt de wijze waarop deze machtiging moet worden aangevraagd en de vereisten waaraan het voertuig moet voldoen, binnen de door de Vlaamse regering bepaalde grenzen.

§ 3. De verhuring door de exploitant, onder welke vorm dan ook van het of de voertuigen aan enigerlei persoon die het of de voertuigen zelf bestuurt of laat besturen, is verboden.

Artikel 30

§ 1. De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

§ 2. Mits de voorafgaande machtiging van het bevoegde college en onverminderd de bepaling van § 3 :

1° mag de echtgeno(o)t(e) of de duurzaam samenwonende partner of mogen bloed- of aanverwanten tot de tweede graad bij overlijden of permanente werkonbekwaamheid van de vergunninghouder, onder dezelfde voorwaarden de exploitatie van de dienst voortzetten tot het einde van de in de vergunning gestelde termijn ;

2° kan een rechtspersoon de exploitatie van een natuurlijke persoon die houder is van een vergunning voortzetten wanneer deze houder zijn vergunning inbrengt in deze rechtspersoon die hij opricht en waarvan hij de meerderheidsvennoot is, alsook de zaakvoerder.

§ 3. Een rechtspersoon kan zijn vergunning verdelen onder de personeelsleden van zijn onderneming mits voorafgaande toestemming van het bevoegde college en op voorwaarde dat :

1° de vergunning in zijn geheel wordt overgedragen en de rechtspersoon zijn activiteiten als taxi-exploitant volledig stopzet ;

2° de personeelsleden onder wie de vergunning wordt verdeeld, op datum van de vraag tot verdeling van de vergunning, sedert ten minste drie jaar actief en ononderbroken aan de exploitatie van een taxidienst deelnemen, en die sedert ten minste één jaar als werknemer zijn ingeschreven in het personeelsregister van de rechtspersoon die zijn vergunning wenst te verdelen ;

3° de rechtspersoon die zijn exploitatie stopzet de nodige bewijsstukken voorlegt waarbij wordt aangetoond dat voldaan is aan de sociale en fiscale verplichtingen.

Met uitzondering van de gevallen bedoeld in artikel 31, § 2 en 32, kan een vergunninghouder die zijn taxi-exploitatie stopzet, gedurende een periode van tenminste drie jaar na datum van de akteneeming hiervan door het bevoegde college, geen vergunning verwerven, noch meerderheidsvennoot worden in een rechtspersoon die houder is van een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst of deze heeft aangevraagd.

Artikel 31

§ 1. De duur van de vergunning is vijf jaar. De vergunning kan voor dezelfde duur hernieuwd worden. Zij kan voor minder dan vijf jaar verleend of hernieuwd worden als bijzondere, in de vergunning of hernieuwingsakte vermelde omstandigheden, die afwijking wettigen.

§ 2. De hernieuwing van vergunning zal geweigerd worden in volgende gevallen :

- 1° indien de exploitant de bepalingen van dit decreet, de uitvoeringsbesluiten ervan of de exploitatievoorwaarden niet naleeft ;
- 2° indien de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit ;
- 3° indien de exploitant de, op hem van toepassing zijnde wetgeving in het kader van zijn beroepsuitoefening, niet naleeft ;
- 4° indien, rekening houdend met het openbaar nut van de dienst, de exploitatie niet rendabel is.

De Vlaamse regering legt de criteria inzake rendabiliteit vast.

Artikel 32

Bij een met reden omklede beslissing van het bevoegde college kan de in artikel 26 bedoelde vergunning ingetrokken of voor een bepaalde duur geschorst worden wegens één van de in artikel 31, § 2, 1° tot 3°, genoemde redenen.

Artikel 33

§ 1. Omwille van economische of sociale redenen kan de houder van een vergunning te allen tijde het bevoegde college verzoeken het aantal voertuigen dat het voorwerp uitmaakt van zijn vergunning voor een taxidienst, te verhogen of te verlagen.

§ 2. Omwille van de redenen bedoeld in § 1, kan de houder van een vergunning te allen tijde het bevoegde college verzoeken de exploitatie van één of meer voertuigen die het voorwerp uitmaken van zijn vergunning, op te schorten voor een termijn die niet minder dan één maand mag bedragen en geen twaalf maanden mag overschrijden.

Deze mogelijkheid kan door de houder van een vergunning slechts één keer per kalenderjaar gebruikt worden en zonder dat de hele duur van de opschortingen twaalf maanden van de totale duur van de vergunning mag overschrijden.

§ 3. De beslissingen van het bevoegde college, genomen krachtens dit artikel, worden genomen in functie van het openbaar nut van de dienst, volgens de procedure en de voorwaarden die van toepassing zijn op de aanvraag van een vergunning voor een taxidienst.

Artikel 34

De exploitanten van taxidiensten mogen ertoe gemachtigd worden om voor de exploitatie van hun diensten over reservevoertuigen te beschikken waarvan ze eigenaar zijn of waarover ze beschikken bij een contract van verkoop op afbetaling of een leasingovereenkomst.

De reservevoertuigen moeten ten minste uitgerust zijn om een taxidienst te verzekeren.

Overeenkomstig artikel 29, § 3, mogen deze voertuigen niet verhuurd worden.

De vergunning vermeldt, in voorkomend geval, het aantal reservevoertuigen waarover de exploitant mag beschikken.

Artikel 35

De tarieven moeten in elk voertuig zichtbaar uitgehangen worden.

Artikel 36

§ 1. De op basis van artikel 26, §§ 2 en 3 afgegeven vergunningen mogen aanleiding geven tot een jaarlijkse en ondeelbare belasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon, die houder is van de vergunning. Deze belastingen worden door de gemeenten geïnd.

§ 2. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 26, § 2, bedraagt hoogstens 250 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

In afwijking van het eerste lid bedraagt de belasting hoogstens 450 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig wanneer de exploitant gebruik maakt van standplaatsen op de openbare weg.

§ 3. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 26, § 3, bedraagt hoogstens 500 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

§ 4. Een bijkomende belasting van hoogstens 75 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig mag geïnd worden ten laste van de exploitanten van taxidiensten zonder standplaats op de openbare weg maar waarvan de voertuigen voorzien zijn van radiotelefonie.

§ 5. De in dit artikel bedoelde belastingen zijn verschuldigd voor het hele jaar, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning afgegeven werd. Ze zijn jaarlijks verschuldigd en ondeelbaar ten laste van de houder van de vergunning vermeld op 1 januari van het kalenderjaar of op het moment van de afgifte van de vergunning.

De vermindering van het aantal voertuigen of de opschorting van de exploitatie met een of meer voertuigen geeft geen aanleiding tot een belastingteruggave. Dit geldt eveneens voor de opschorting of de intrekking van een vergunning of het buiten werking stellen van een of meer voertuigen voor welke reden dan ook.

Het indienen van een klacht heft de invorderbaarheid van de belasting niet op.

§ 6. De bedragen vermeld in §§ 2, 3 en 4 van dit artikel worden aangepast volgens de schommelingen van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Deze aanpassing gebeurt door middel van de coëfficiënt die wordt bekomen door het indexcijfer van de maand december van het jaar voorafgaand aan het belastingjaar te delen door het indexcijfer van de maand december 2000.

Artikel 37

§ 1. De op basis van dit hoofdstuk genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen houdende de intrekking of de schorsing van vergunning worden omstandig gemotiveerd.

§ 2. Tegen in § 1 genoemde beslissingen, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing bin-

nen drie maanden na de indiening van de aanvraag, kan beroep ingesteld worden bij de bestendige deputatie van de provincieraad, die bij een met redenen omklede beslissing uitspraak doet binnen drie maanden na het ontvangen van het beroepschrift.

Het beroep moet worden ingediend bij aangetekend schrijven binnen vijftien dagen na de betekening van de beslissing tot weigering of binnen vijftien dagen na de datum waarop de termijn van drie maanden verstrijkt die op de indiening van de aanvraag volgt.

Indien de bestendige deputatie geen beslissing genomen heeft binnen de in het eerste lid bedoelde termijn, wordt het beroep geacht te zijn afgewezen.

AFDELING 2

Het stationeren

Artikel 38

§ 1. De vergunning voor het exploiteren van een taxidienst omvat de toelating voor het stationeren op eender welke standplaats die niet op de openbare weg gelegen is maar waarover de exploitant beschikt, of op eender welke standplaats op de openbare weg in de vergunningverlenende gemeente die voorbehouden wordt voor de taxi's en vrij is mits de vergunning overeenkomstig artikel 26, § 5, het gebruik hiervan expliciet vermeldt.

§ 2. Verschillende ondernemingen mogen de niet op de openbare weg gelegen standplaatsen waarover ze beschikken gemeenschappelijk gebruiken op voorwaarde dat de bevoegde colleges erin toestemmen. Deze voorafgaande toestemming is niet vereist als het standplaatsen betreft die gelegen zijn op het grondgebied van een enkele gemeente.

§ 3. Het aantal voertuigen dat aanwezig is op een bepaalde standplaats op de openbare weg mag in geen geval het aantal beschikbare plaatsen overschrijden.

Artikel 39

Het voorzien, het wijzigen en het afschaffen van standplaatsen op de openbare weg in een bepaalde gemeente gebeurt in overleg met de VVM op de

door de Vlaamse regering te bepalen wijze en na verwittiging van de taxi-exploitanten met een vergunning voor de betrokken gemeente.

AFDELING 3

Statistieken

Artikel 40

Iedere taxi-exploitant dient de statistische gegevens betreffende zijn onderneming te verstrekken aan de gemeente of aan de Vlaamse regering, indien deze hierom verzoeken.

Deze gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

HOOFDSTUK VI

De diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

AFDELING 1

Vergunning en exploitatie

Artikel 41

§ 1. Niemand mag, zonder vergunning, een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder op het grondgebied van het Vlaamse Gewest exploiteren door middel van één of meer voertuigen.

§ 2. De vergunning wordt afgeleverd door de gemeente op wiens grondgebied de exploitatiezetel van de kandidaat-vergunninghouder gevestigd is en is geldig op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

§ 3. De Vlaamse regering bepaalt de voorwaarden waaronder een vergunning, afgeleverd door een ander Gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Artikel 42

§ 1. De voorwaarden voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder worden door de gemeenteraad vastgelegd. Hierbij worden minstens de volgende beginselen toegepast :

- 1° het voertuig dat ingezet wordt voor de exploitatie van een dienst, moet een luxueus voertuig zijn en het door het cliënteel vereiste comfort en accessoires bieden aan passagiers. De Vlaamse regering kan deze criteria nader bepalen ;
- 2° het voertuig moet periodiek geschoond worden ten einde na te gaan of het nog voldoet aan alle exploitatievoorwaarden ;
- 3° elke verhuring geeft aanleiding tot een inschrijving in een register, dat gehouden wordt op de zetel van de onderneming en waarin de datum en het uur van de bestelling voorkomen alsook het precieze voorwerp van het verhuurcontract en de prijs ervan. Dit register dient gedurende vijf jaar vanaf de ingebruikname ervan, op de zetel van de onderneming te worden bewaard ;
- 4° het voertuig mag slechts ter beschikking gesteld worden van een welbepaalde natuurlijke of rechtspersoon krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Vlaamse regering, waarvan een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt, en een kopie aan boord van het voertuig, wanneer de ondertekening van de overeenkomst voorafgaat aan het instappen van de klant, of waarvan het origineel zich aan boord van het voertuig bevindt, in de andere gevallen. De schriftelijke overeenkomst vermeldt in elk geval dat het voertuig ter beschikking gesteld wordt van de persoon voor een duur van ten minste drie uren ;
- 5° het voertuig mag zich noch op de openbare weg begeven noch erop stilstaan, indien het niet vooraf op de zetel van de onderneming verhuurd is ;
- 6° het huurcontract slaat enkel op het voertuig en niet op de zitplaatsen ervan ;
- 7° de voertuigen moeten vooraan en achteraan voorzien zijn van een herkenningsteken, conform het model dat door de Vlaamse regering vastgesteld wordt. De aanvrager dient voor het

verkrijgen van dit herkenningsteken de vergunning en een uittreksel uit het handelsregister voor te leggen, waaruit blijkt dat hij ingeschreven werd als exploitant van diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder ;

8° kentekens die kenmerkend zijn voor als taxi ingezette voertuigen of die hieraan herinneren, mogen noch in noch op het voertuig aangebracht worden ;

9° het voertuig mag niet uitgerust zijn met een zend- of ontvangtoestel voor radioverbinding, zoals bedoeld in artikel 1, 4°, van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioberichtgeving ;

10° de exploitanten mogen voor de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder geen reclame maken onder de benaming "taxi" of onder een motto waarin aan dit woord wordt herinnerd.

§ 2. Onder de voorwaarden bepaald door de gemeenteraad wordt de vergunning of de hernieuwing van de vergunning voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder verleend door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente bedoeld in artikel 41, § 2, hierna 'het bevoegde college' te noemen.

§ 3. De exploitant van een taxidienst, die overeenkomstig artikel 26, § 2, een vergunning bezit, mag een taxi inzetten als dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, mits toelating van het bevoegde college, op voorwaarde dat deze bijkomende activiteit geen schade berokkent aan de criteria van rendabiliteit van de exploitatie en aan de criteria van de terbeschikkingstelling van de taxi aan het publiek.

In afwijking van § 1, eerste lid, 8°, mag de taxi die ingezet wordt als dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder overeenkomstig het eerste lid van dit artikel, een taximeter houden aan boord van het voertuig.

§ 1, eerste lid, 9°, is niet van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel bedoelde taxidienst.

§ 4. De gemeenteraad stelt het toepasselijk tarief vast. Indien de vergunningsvoorwaarden de toepassing van een bepaald tarief niet voorschrijven, stelt het bevoegde college het tarief vast op voorstel van de exploitant. Deze tarieven liggen hoger dan de tarieven bedoeld in artikel 26, § 4.

§ 5. Het bevoegde college kan slechts één vergunning afgeven per exploitant. De vergunning wordt afgegeven aan elke natuurlijke of rechtspersoon die erom verzoekt. De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze afgegeven werd.

Artikel 43

§ 1. De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door de bevoegde gemeente omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

Het onderzoek mag worden toevertrouwd aan de gemeente op het grondgebied waarvan de aanvrager hetzij zijn maatschappelijke zetel, hetzij zijn exploitatie heeft.

§ 2. Wanneer de vergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, moet de zaakvoerder voldoen aan de voorwaarden opgelegd aan een natuurlijke persoon om houder te worden van de vergunning, en dit gedurende de hele duur van de exploitatie.

Artikel 44

§ 1. De vergunning wordt slechts afgegeven aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die hetzij eigenaar is van het voertuig of de voertuigen, hetzij er de beschikking over heeft door een contract van aankoop op afbetaling, hetzij door een leasingovereenkomst.

§ 2. De vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal, kan, in afwijking van § 1, op zijn verzoek, gemachtigd worden zijn dienst te verrichten door middel van een vervangingsvoertuig dat hij niet in eigendom heeft en waarvoor hij evenmin een contract van aankoop op afbetaling of een leasingovereenkomst kan voorleggen.

Deze machtiging kan slechts voor ten hoogste drie maanden verleend worden en is niet hernieuwbaar.

De gemeenteraad bepaalt de wijze waarop deze machtiging moet worden aangevraagd en de vereisten waaraan het voertuig moet voldoen, binnen de door de Vlaamse regering vastgestelde grenzen.

§ 3. De verhuring door de exploitant, onder welke vorm dan ook van het voertuig of de voertuigen aan enigerlei persoon die het of de voertuigen zelf bestuurt of laat besturen, is verboden.

Artikel 45

De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

Artikel 46

§ 1. De duur van de vergunning is vijf jaar. De vergunning kan voor dezelfde duur hernieuwd worden. Zij kan voor minder dan vijf jaar verleend of hernieuwd worden als bijzondere, in de vergunning of hernieuwingsakte vermelde omstandigheden, die afwijking wettigen.

§ 2. De hernieuwing van de vergunning kan voor alle of sommige voertuigen geweigerd worden in volgende gevallen :

- 1° indien de exploitant de bepalingen van dit decreet, de uitvoeringsbesluiten ervan of de exploitatievoorwaarden niet naleeft ;
- 2° als de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit ;
- 3° indien de exploitant de, op hem van toepassing zijnde wetgeving in het kader van zijn beroepsuitoefening, niet naleeft.

Artikel 47

Bij een met redenen omklede beslissing van het bevoegde college, kan de vergunning bedoeld in artikel 42, ingetrokken worden of voor een bepaalde duur geschorst worden wegens één van de in artikel 46, § 2, genoemde redenen.

Artikel 48

Indien de exploitant het aantal voertuigen, dat ingezet wordt gedurende de geldigheidsduur van de vergunning, wenst te verhogen of te verlagen, wijzigt het bevoegde college, op zijn aanvraag en tot

het aflopen van de vergunning, het aantal voertuigen, dat in de vergunningsakte vermeld wordt.

De beslissing wordt genomen volgens de procedure en de voorwaarden die van toepassing zijn op de vergunningsaanvraag.

Artikel 49

§ 1. De op basis van artikel 42, §§ 2 en 3 afgegeven vergunningen mogen aanleiding geven tot een jaarlijkse en ondeelbare belasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon, die houder is van de vergunning. Deze belastingen worden door de gemeenten geïnd.

§ 2. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 42, § 2, bedraagt 625 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

§ 3. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 42, § 3, bedraagt 500 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

§ 4. De in dit artikel bedoelde belastingen zijn verschuldigd voor het hele jaar, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning afgegeven werd. Ze zijn jaarlijks verschuldigd en ondeelbaar ten laste van de houder van de vergunning vermeld op 1 januari van het kalenderjaar of op het moment van de afgifte van de vergunning.

De vermindering van het aantal voertuigen of de opschorting van de exploitatie met een of meer voertuigen geeft geen aanleiding tot een belastingteruggave. Dit geldt eveneens voor de opschorting of de intrekking van een vergunning of het buiten werking stellen van een of meer voertuigen voor welke reden dan ook.

Het indienen van een klacht heft de invorderbaarheid van de belasting niet op.

§ 5. De bedragen vermeld in §§ 2, 3 en 4 van dit artikel worden aangepast volgens de schommelingen van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Deze aanpassing gebeurt door middel van de coëfficiënt die wordt bekomen door het indexcijfer van de maand december van het jaar voorafgaand aan het belastingjaar te delen door het indexcijfer van de maand december 2000.

Artikel 50

§ 1. De op basis van dit hoofdstuk genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen houdende de intrekking of de schorsing van vergunning worden omstandig gemotiveerd.

§ 2. Tegen de in § 1 bedoelde beslissingen, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing binnen drie maanden na de indiening van de aanvraag, kan beroep ingesteld worden bij de bestendige deputatie van de provincieraad, die bij een met redenen omklede beslissing uitspraak doet binnen drie maanden na het ontvangen van het beroepschrift.

Het beroep moet worden ingediend bij aangetekend schrijven binnen een termijn van vijftien dagen na de betekening van de beslissing tot weigering of binnen een termijn van vijftien dagen na de datum waarop de termijn van drie maanden verstrijkt die op de indiening van de aanvraag volgt.

Indien de bestendige deputatie geen beslissing genomen heeft binnen de in het eerste lid bedoelde termijn, wordt het beroep geacht te zijn afgewezen.

AFDELING 2

Het stationeren

Artikel 51

De exploitant, die door het bevoegde college ertoe gemachtigd wordt een dienst voor het verhuren van voertuigen te exploiteren, mag de voertuigen, die niet in dienst zijn, slechts laten stationeren op plaatsen die zich bevinden op het privé-terrein bestemd voor de exploitatie van een dienst van bezoldigd vervoer van personen waarvan de exploitant van de dienst eigenaar is of erover beschikt en zijnde de zetel van de exploitatie van de onderneming.

AFDELING 3

Statistieken

Artikel 52

Iedere verhuurder van wagens met bestuurder dient de statistische gegevens betreffende zijn on-

derneming waarnaar de gemeente of de Vlaamse regering vraagt, te verstrekken aan de gemeente of aan de Vlaamse regering, indien deze hierom verzoeken.

De gegevens zijn vertrouwelijk en slechts bestemd voor statistische doeleinden betreffende het personenvervoer.

HOOFDSTUK VII

Mobiliteitsraad van Vlaanderen

AFDELING 1

Oprichting

Artikel 53

Binnen de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt een Mobiliteitsraad van Vlaanderen ingesteld, hierna genoemd de MORA.

AFDELING 2

Samenstelling van de MORA

Artikel 54

§ 1. De MORA is samengesteld uit één voorzitter, één ondervoorzitter, zeventien leden en acht leden-deskundigen, allen benoemd door de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering benoemt voor alle leden een plaatsvervanger.

De voorzitter, de ondervoorzitter en de leden zijn stemgerechtigd.

De plaatsvervangers nemen deel aan de beraadslagingen met raadgevende stem. Zij zijn echter stemgerechtigd wanneer zij deelnemen aan de werkzaamheden bij afwezigheid van het effectief lid.

§ 2. De voorzitter en de ondervoorzitter worden voorgedragen door de Vlaamse minister bevoegd voor het vervoer, onder de personen met ervaring in de verkeers- en vervoerssector.

§ 3. De leden worden aangewezen als volgt :

- 1° vier vertegenwoordigers uit de sector van het goederenvervoer, op voordracht van de SERV, waarbij er wordt voor gezorgd dat het goederenvervoer over de weg, het goederenvervoer langs de binnenvaart, het goederenvervoer per pijpleiding, het goederenvervoer per spoor, steeds vertegenwoordigd zijn ;
- 2° telkens één vertegenwoordiger op voordracht van volgende aanbieders van personenvervoer :
 - a) de Vlaamse Vervoermaatschappij ;
 - b) de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ;
 - c) Taxistop ;
 - d) de Groepering van Taxi- en Locatieautobedrijven ;
- 3° negen leden op voordracht van privaatrechtelijke rechtspersonen of feitelijke verenigingen opgericht op particulier initiatief, met als hoofddoelstelling het verkeer of vervoer op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, representatief voor hun sector en actief in het gehele Vlaamse Gewest.

De vertegenwoordigers bedoeld in het eerste lid, 1° en 2°, dienen deskundig te zijn in de verkeers- en vervoerssector in het algemeen, en in het intermodaal vervoer in het bijzonder. Met intermodaal vervoer wordt bedoeld het vervoer van goederen in dezelfde laadeenheid via meer dan één vervoersmodaliteit zonder de goederen zelf te behandelen. De vertegenwoordigers bedoeld in het eerste lid, 3°, dienen enkel deskundig te zijn in de verkeerssector of de vervoerssector.

§ 4. De leden-deskundigen worden aangewezen als volgt :

- 1° één op voordracht van de Vereniging van Provincies ;
- 2° één op voordracht van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten ;
- 3° zes op voordracht van universitaire en wetenschappelijke instellingen en uit de Hogescholen.

De leden-deskundigen, bedoeld in het eerste lid, worden zodanig gekozen dat de wetenschappelijke disciplines inzake mobiliteit in de MORA verte-

genwoordigd zijn. Deze voordrachten houden telkens de voordracht van twee kandidaten in.

§ 5. De voorzitter en de ondervoorzitter wisselen om de twee jaar onderling hun mandaat.

§ 6. De duur van het mandaat van de voorzitter, de ondervoorzitter, de leden en de leden-deskundigen bedraagt vier jaar en is hernieuwbaar.

Het lid dat voortijdig ophoudt zijn mandaat uit te oefenen, wordt vervangen door zijn plaatsvervanger, die zijn mandaat voltooit. Het lidmaatschap van de leden eindigt evenwel op de datum waarop de organisatie, de vereniging of de sector die de voordracht deed, aan de Vlaamse regering meldt dat het betrokken lid niet langer haar vertegenwoordiger is, waarbij terzelfdertijd een nieuw lid wordt voorgedragen.

AFDELING 3

Taken en bevoegdheden

Artikel 55

§ 1. De MORA is bevoegd om inzake aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit binnen het Vlaamse Gewest, op eigen initiatief aanbevelingen te formuleren en studies te verrichten en om, op verzoek van de overheden, genoemd in § 2, over die aangelegenheden advies te verstrekken.

In de uitvoering van de opdrachten vermeld in het eerste lid kan de MORA in geen geval beheers- en uitvoeringstaken van de administratie op zich nemen.

§ 2. Het advies van de MORA kan gevraagd worden door :

- 1° de Vlaamse regering ;
- 2° het Vlaams Parlement, doch uitsluitend over voorstellen van decreet.

§ 3. De Vlaamse regering wint het advies van de MORA in over :

- 1° voorontwerpen van decreet en voorontwerpen van reglementair besluit die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzon-

dering van voorontwerpen van begrotingsdecreet ;

- 2° het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de inzake verkeer en vervoer bevoegde administraties en van de meerjareninvesteringsplannen en exploitaties van het geregeld vervoer, met uitzondering van het begrotingsbeleid inzake de havens en de luchthavens ;
- 3° de krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit, met uitzondering van het beleid inzake de havens en de luchthavens ;
- 4° alle ontwerpen inzake beleidsondersteuning ;
- 5° alle ontwerpen van samenwerkingsakkoord die betrekking hebben op verkeer of vervoer.

De Vlaamse regering wint gelijktijdig het advies in van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen overeenkomstig artikel 4, § 2, van het decreet van 29 april 1991 tot instelling van een Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiëring van de milieu- en natuurverenigingen.

§ 4. De VVM wint het advies van de MORA in over de voorstellen van netmanagement die zij opstelt overeenkomstig artikel 10, § 1, van dit decreet, nadat de Vlaamse regering de VVM hiertoe schriftelijk opdracht heeft gegeven.

§ 5. De adviezen bedoeld in de §§ 2 en 3 worden gegeven binnen de termijn die is bepaald in de adviesaanvraag, zonder dat deze minder dan tien werkdagen mag bedragen.

Indien de MORA oordeelt dat de in de adviesaanvraag bepaalde termijn niet kan worden nageleefd, bepaalt hij zelf, op een gemotiveerde wijze, een termijn zonder dat de door de aanvrager vooropgestelde termijn mag worden verdubbeld en stelt hij de adviesaanvrager hiervan in kennis.

Het advies bedoeld in § 4 wordt gegeven binnen drie maanden.

Indien het advies niet is gegeven binnen de termijn bedoeld in vorige leden, mag aan de adviesverplichting voorbij gegaan worden.

§ 6. Een afschrift van het advies wordt bezorgd aan alle in § 2 bedoelde instanties.

§ 7. De adviezen, aanbevelingen en studies van de MORA zijn openbaar, vijftien werkdagen nadat ze meegedeeld zijn aan diegene die er om gevraagd heeft.

§ 8. Het secretariaat van de MORA, zoals bedoeld in artikel 60, stelt om de vijf jaar een mobiliteitsrapport op. Aan de hand van jaarlijkse verslagen dient dit secretariaat de Vlaamse regering te informeren over het mobiliteitsgebeuren.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels voor het opmaken van deze rapporten en voorziet de nodige kredieten hiervoor.

§ 9. De MORA legt jaarlijks aan de Vlaamse regering en aan het Vlaams Parlement een verslag over van zijn werkzaamheden.

Artikel 56

De Vlaamse regering stelt de MORA de noodzakelijke informatie en informatiekkanalen ter beschikking om hem in staat te stellen zijn opdrachten naar behoren te vervullen.

Artikel 57

De MORA kan als vertegenwoordiger van Vlaanderen worden betrokken bij gelijkaardige federale en internationale adviesorganen.

AFDELING 4

Werking van de MORA

Artikel 58

§ 1. Volgende ambtenaren kunnen de vergaderingen van de MORA met raadgevende stem bijwonen :

- 1° de leidende ambtenaren van de administraties verantwoordelijk voor wegen en verkeer, waterwegen en zeewezen, ruimtelijke ordening en ondersteunende studies en opdrachten ;

2° de leidende ambtenaren van de wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit ;

3° de leidende ambtenaren van de publiekrechtelijke rechtspersonen onder het gezag of de controle van het Vlaamse Gewest, die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit.

§ 2. Vertegenwoordigers van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Raad voor Milieu- en Natuurbehoud kunnen op vraag van de voorzitter tijdens de vergaderingen van de MORA gehoord worden.

Artikel 59

§ 1. De MORA stelt zijn bureau samen en kan tijdelijke of permanente subcommissies oprichten.

§ 2. De MORA kan, voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken, een beroep doen op derden, onder de voorwaarden bepaald in het huishoudelijk reglement.

Op vraag van de MORA kan de Vlaamse regering hiertoe personeel van de diensten van de Vlaamse regering en van de Vlaamse Openbare Instellingen tijdelijk detacheren.

§ 3. De MORA stelt zijn huishoudelijk reglement op, dat minstens regelt :

1° de bevoegdheden van de voorzitter en de ondervoorzitter ;

2° de bevoegdheden en werkwijze van het bureau ;

3° de wijze van bijeenroeping en beraadslaging ;

4° de frequentie van de vergaderingen ;

5° de bekendmaking van de handelingen ;

6° de voorwaarden waaronder de MORA een beroep kan doen op deskundigen of op permanente of tijdelijke subcommissies ;

7° de voorwaarden waaronder de MORA voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken een beroep kan doen op derden.

Het huishoudelijk reglement is onderworpen aan de goedkeuring van de Vlaamse regering.

Artikel 60

De Vlaamse regering stelt de MORA een permanent secretariaat ter beschikking dat naast personeel met een administratieve opleiding eveneens personeel met een wetenschappelijke opleiding omvat.

Het secretariaat wordt onder het gezag van de voorzitter van de MORA geleid door een secretaris.

AFDELING 5

Werkingsmiddelen

Artikel 61

De MORA beschikt over een dotatie ten laste van de begroting van het Vlaamse Gewest.

De MORA is gehuisvest in de gebouwen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap tot op het ogenblik dat aan de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen hiertoe een dotatie is toegekend.

Artikel 62

Aan de voorzitter, de ondervoorzitter, de leden en de leden-deskundigen van de MORA en de subcommissies worden geen presentiegelden, reis- en verblijfkosten toegekend.

Artikel 63

De Vlaamse regering sluit met de SERV een protocolovereenkomst waarin de praktische regelingen omtrent de werking, het personeel en de financiering van de MORA worden opgenomen. De Vlaamse regering bepaalt de modaliteiten van de overeenkomst.

HOOFDSTUK VIII

Strafbepalingen

Artikel 64

§ 1. Onverminderd de eventuele schadevergoeding wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 500 euro tot 10.000 euro, of met een van deze straffen alleen, degene die zonder vergunning, respectievelijk overeenkomst of attest een dienst voor geregeld vervoer, een dienst voor bijzonder geregeld vervoer zoals bedoeld in artikel 19, § 1 exploiteert, of aan vervoer voor eigen rekening doet zoals bedoeld in artikel 23, een taxidienst of een dienst voor het verhuren van wagens met bestuurder exploiteert.

§ 2. Onverminderd de schadevergoeding, wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 26 euro tot 10.000 euro, of met een van deze straffen alleen degene die een andere inbreuk pleegt op de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, andere dan deze bedoeld in artikel 67, § 1.

Met de in het eerste lid bedoelde straffen wordt eveneens gestraft, degene die herhaaldelijk inbreuk pleegt op de bepalingen vervat in de vergunning voor geregeld vervoer, taxidiensten, diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder en in voorkomend geval de bijzondere vormen van geregeld vervoer.

§ 3. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op de in §§ 1 en 2 bedoelde overtredingen van toepassing.

Artikel 65

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan andere officieren van gerechtelijke politie, kent de Vlaamse regering de hoedanigheid van agent of officier van de gerechtelijke politie toe aan de beëdigde ambtenaren en beampten van het Gewest die toezicht houden op de uitvoering van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

§ 2. In het kader van de uitoefening van hun opdracht kunnen de ambtenaren :

1° bevelen geven aan de bestuurders ;

2° inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door het ondervragen van personen en het inzage nemen van documenten en andere informatiedragers ;

3° de bijstand vorderen van politie en rijkswacht.

§ 3. De Vlaamse regering bepaalt de kentekens van hun functie.

Artikel 66

De ambtenaren bedoeld in artikel 66 stellen de overtredingen vast bij proces-verbaal met bewijswaarde tot bewijs van het tegendeel.

Een afschrift van het proces-verbaal wordt binnen de acht werkdagen na vaststelling van de overtreding naar de overtreder gestuurd.

Artikel 67

§ 1. De door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren kunnen een administratieve geldboete opleggen in volgende gevallen :

1° niet-naleving van artikel 5 van Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn ;

2° niet-naleving van artikel 3bis, lid 3 en artikel 5, lid 6, tweede alinea, van verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen ;

3° de inbreuken op de te vervullen administratieve formaliteiten zoals opgelegd door dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, gepleegd door de personen, bedoeld in dit decreet of in de uitvoeringsbesluiten ervan.

De ambtenaar stelt de overtreder in kennis van zijn voornemen.

§ 2. Het bedrag van de administratieve geldboetes bedoeld in § 1, mag niet hoger zijn dan 250 euro. De Vlaamse regering legt de nadere regels vast omtrent de wijze van inning en omtrent de termijnen waarover de overtreder beschikt.

§ 3. De Vlaamse regering of haar afgevaardigde spreekt zich uit over de verzoeken tot vermindering of kwijtschelding van deze boetes overeenkomstig de door haar vastgestelde procedure.

§ 4. Indien de overtreder in gebreke blijft de administratieve geldboete te betalen, wordt de geldboete bij dwangbevel ingevorderd. De Vlaamse regering wijst de ambtenaren aan die gelast zijn dwangbevelen te geven en uitvoerbaar te verklaren. Deze dwangbevelen worden betekend bij deurwaarders-exploot met bevel tot betaling.

§ 5. Wanneer de inbreuken bedoeld in § 1 van dit artikel begaan zijn door een aangestelde of een lasthebber is de administratieve geldboete alleen door de werkgever verschuldigd.

HOOFDSTUK IX

Slotbepalingen

AFDELING 1

Wijzigingsbepalingen

Artikel 68

In de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer over de weg met autobussen en met autocars worden :

- 1° artikel 2, eerste lid, A) en B) en het tweede lid opgeheven ;
- 2° in artikel 2bis de woorden "het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer of" geschrapt ;
- 3° in artikel 16, eerste lid, worden de woorden "de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de ondernemingen van tramwegen en trolleybussen" en "wat het geregeld vervoer, de bij-

zondere vormen van geregeld vervoer en" geschrapt ;

4° in de artikelen 18, en 19, eerste lid, worden de woorden "geregeld vervoer, bijzondere vormen van geregeld vervoer en" geschrapt ;

5° in artikel 19, vijfde lid, worden de woorden "de bijzondere vormen van geregeld vervoer en" geschrapt ;

6° in artikel 22, eerste lid, worden de woorden "door de Koning, wanneer het gaat om een machtiging van een geregeld vervoer" en de woorden "bijzondere vormen van geregeld vervoer" geschrapt.

Artikel 69

Aan het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt een artikel 7 octies toegevoegd dat luidt als volgt :

"Artikel 7 octies

Bij de Raad wordt een Mobiliteitsraad van Vlaanderen opgericht. Het decreet van [...] betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen bepaalt de samenstelling, de taken en bevoegdheden, de werking en de werkingsmiddelen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen."

Artikel 70

Aan het decreet van 29 april 1991 tot instelling van een Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiëring van de milieu- en natuurverenigingen worden in artikel 4, § 2, een 5°, 6° en 7° toegevoegd die luiden als volgt :

"5° voorontwerpen van decreet en ontwerpen van reglementair besluit die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van voorontwerpen van begrotings-decreet, zoals bedoeld in artikel 55, § 3, 1°, van het decreet van [...] betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen ;

- 6° de krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit, met uitzondering van het beleid inzake de havens en de luchthavens zoals bedoeld in artikel 55, § 3, 3°, van het in 5° genoemde decreet ;
- 7° alle ontwerpen inzake beleidsondersteuning, zoals bedoeld in artikel 55, § 3, 4°, van het in 5° genoemde decreet. ".

AFDELING 2

Opheffingsbepalingen

Artikel 71

Opgeheven worden :

- 1° de wet van 9 juli 1875 houdende de tramwegen, gewijzigd bij de wetten van 15 augustus 1897 en 29 augustus 1931, met uitzondering van artikelen 7 en 11 ;
- 2° de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen ;
- 3° het koninklijk besluit van 6 juli 1885 houdende de vaststelling van de voorwaarden waartegen de staat tegenover derden de obligatiedienst van de N.M.V.B. waarborgt, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 augustus 1885, 19 mei 1930 en 25 mei 1956 ;
- 4° het koninklijk besluit van 22 juli 1885 betreffende de aan de N.M.V.B. te vergunnen concessies ;
- 5° de wet van 11 augustus 1924 waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen vergunning kan bekomen autovervoerdiensten in te richten en in bedrijf te nemen ;
- 6° de wet van 20 juli 1927 waarbij de regering gemachtigd wordt zekere wijzigingen goed te keuren aan de statuten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ;
- 7° de wet van 29 augustus 1931 houdende uitbreiding tot de "Trolley-bussen" van de bepalingen van de wet van 24 juni 1885 op de Buurtspoorwegen en van de wetten van 9 juli 1875 en 15 augustus 1897 op de tramwegen ;
- 8° de wet van 29 augustus 1931 waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen gemachtigd wordt tot in bedrijf nemen van een autobusdienst met het doel de exploitatievoorwaarden van een vergunde buurtspoorweg te verbeteren ;
- 9° de wet van 3 mei 1936 houdende machtiging voor de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen tot het beheren van de Nationale Autovervoerdienst ;
- 10° het koninklijk besluit van 25 november 1939 tot verlening van 's Rijks waarborg aan een lening der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ;
- 11° de besluitwet van 8 juli 1946 waarbij het aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen is toegelaten autodiensten voor het vervoer van goederen over de weg in te richten ;
- 12° artikel 1, voor wat het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer betreft, de artikelen 3 tot en met 13, 16, derde lid, 17, tweede lid, 19, derde en vierde lid, de artikelen 20 en 21, voor wat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen betreft, artikel 22 voor wat het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer betreft en de artikelen 31bis, 32 en 33 van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars, zoals tot op heden gewijzigd ;
- 13° het besluit van de Regent van 15 maart 1947 betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 28 juli 1950, 21 februari 1957, 26 juni 1969 en 31 juli 1980 ;
- 14° artikel 23, derde lid, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 december 1982 ;
- 15° de wet van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van Maatschappijen voor Stedelijk Gemeenschappelijk Vervoer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten nr. 140 van 30 december 1982 en nr. 525 van 31 maart 1987 ;
- 16° artikel 50 van de wet van 28 december 1973 betreffende de budgettaire voorstellen 1973-1974 ;

17° de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 december 1983, uitgezonderd artikel 11 ;

18° het koninklijk besluit van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ;

19° het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's ;

20° het ministerieel besluit van 24 december 1976 betreffende de aanstelling en de bevoegdheden van de opdrachtgelastigde van de regering bij de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen en van (sic) de Maatschappij voor Intercommunaal vervoer ;

21° het koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982 betreffende saneringsmaatregelen toepasselijk op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen, inzover die betrekking hebben op de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer.

22° het koninklijk besluit van 25 september 1984 betreffende het Comité van advies voor de personenvervoerdiensten over de weg ;

23° het ministerieel besluit van 30 augustus 1985 houdende oprichting van subcomités in de schoot van het Comité van advies voor de personenvervoerdiensten over de weg ;

24° het koninklijk besluit van 18 augustus 1988 inzake de verlenging voor onbeperkte duur van de aan de Maatschappijen voor Intercommunaal vervoer verleende concessies en machtigingen.

AFDELING 3

Overgangsbepalingen

ONDERAFDELING A

Basismobiliteit

Artikel 72

§ 1. In afwachting van de besluiten bedoeld in artikel 5, §§ 7 en 8, stelt de Vlaamse regering een voorlopig minimumaanbod vast op basis van de normen van artikel 5, §§ 1 tot en met 6. Het voorlopige minimumaanbod dient minstens te worden voorzien voor de woongebieden en woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde van de stedelijke, kleinstedelijke, randstedelijke en buitengebieden. Deze gebieden worden in afwachting van het besluit bedoeld in artikel 5, § 7, afgebakend als volgt :

1° stedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 10°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 10° ;

2° randstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 11°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 11° ;

3° kleinstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 12°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 12° ;

4° buitengebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die bin-

nen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 13°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 13°.

Met woongebieden en woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde worden bedoeld de woongebieden in artikel 2, tweede lid, 1.0 en 1.2.3 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen.

§ 2. Indien niet voldaan is aan het in § 1 bedoelde minimumaanbod, is artikel 6, § 3 van toepassing.

Artikel 73

§ 1. In afwachting van besluiten bedoeld in artikel 5, §§ 7 en 8, stelt de VVM een voorlopig netmanagement op, op basis van de principes bedoeld in artikel 72, § 1.

Binnen een termijn van acht maanden na de inwerkingtreding van dit decreet legt de VVM het voorlopig netmanagement ter goedkeuring voor aan de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering kan het haar voorgelegde netmanagement wijzigen mits een omstandige motivering.

§ 2. De Vlaamse regering stelt een voorlopig netmanagement op ingeval de VVM dergelijk netmanagement niet ter goedkeuring kan voorleggen binnen de termijn, bedoeld in § 1, tweede lid.

ONDERAFDELING B

Taxidiensten

Artikel 74

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.

Onverminderd de artikelen 75 en 76 worden deze vergunningen onderworpen aan de bepalingen van dit decreet vanaf de inwerkingtreding ervan.

Artikel 75

De houders van vergunningen voor een taxidienst, die afgegeven werden krachtens de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, worden, overeenkomstig artikel 7 van voormelde wet, ertoe gemachtigd, tot twee jaar na de inwerkingtreding van dit decreet, hun vergunningen over te dragen.

Artikel 76

In afwijking van artikel 74, worden de houders van een vergunning die zonder onderbreking een taxidienst hebben geëxploiteerd ten minste gedurende 10 jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit decreet en die de exploitatie van deze dienst definitief stopzetten, ertoe gemachtigd hun vergunningen over te dragen na de termijn, bedoeld in artikel 74, volgens de voorwaarden bedoeld in artikel 7 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten.

Artikel 77

De artikelen 10 en 18 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, blijven van toepassing tot de dag van de inwerkingtreding van het besluit van de Vlaamse regering dat in uitvoering van artikel 36 van dit decreet genomen wordt.

ONDERAFDELING C

Diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

Artikel 78

De natuurlijke of rechtspersonen die daadwerkelijk een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder exploiteren op de dag van inwerkingtreding van het decreet, zijn ertoe gehouden hun onderneming bekend te maken bij het bevoegde college binnen de zes maanden na de inwerkingtreding van dit decreet en volgens de modaliteiten die door de Vlaamse regering vastgelegd worden.

In dit geval wordt aan deze exploitanten een eerste vergunning afgegeven voor de duur van één jaar.

Bij gebrek aan een dergelijke bekendmaking binnen de termijn, bedoeld in het eerste lid, wordt de exploitant geacht een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder te exploiteren zonder vergunning.

ONDERAFDELING D

Euro

Artikel 79

De in de eerste kolom van onderstaande tabel vermelde artikelen of onderdelen ervan, hebben betrekking op dit decreet. Met betrekking tot de bedragen die in euro worden vermeld in de tweede kolom van deze tabel, gelden vanaf de datum van inwerkingtreding van de betrokken bepaling tot en met 31 december 2001 de bedragen die in Belgische frank worden vermeld in de derde kolom.

	EUR	BEF
Artikel 6. § 3, derde lid	3	120
Artikel 36. § 2, eerste lid	250	10.000
Artikel 36. § 2, tweede lid	450	18.000
Artikel 36. § 3	500	20.000
Artikel 36. § 4	75	3.000
Artikel 49. § 2	625	25.000
Artikel 49. § 3	500	20.000
Artikel 64. § 1	500 tot 10.000	500 tot 10.000
Artikel 64. § 2	26 tot 10.000	26 tot 10.000
Artikel 67. § 2	250	10.000

AFDELING 4

Inwerkingtreding

Artikel 80

Met uitzondering van artikel 79, bepaalt de Vlaamse regering de datum waarop ieder van de bepalingen van dit decreet in werking treedt.

Artikel 81

De bedragen die in euro worden vermeld in artikel 79 van dit decreet, treden in werking op 1 januari 2002.

Brussel, 20 oktober 2000.

De minister-president van de Vlaamse regering,

Patrick DEWAEL

*De vice minister-president van de Vlaamse regering
en Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare
Werken en Energie,*

Steve STEVAERT

De Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw,

Vera DUA