Deze versie van het ontwerp van decreet is een voorlopige versie en dus nog niet persklaar gegeven door de bevoegde minister

stuk 1561 (2022-2023) – Nr. 1

ingediend op 27 januari 2023 (2022-2023)

Originele versie

Ontwerp van decreet

houdende diverse bepalingen
tot gedeeltelijke uitvoering
van verordening (EU) 2020/1055
van het Europees Parlement
en de Raad van 15 juli 2020
houdende wijziging
van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009,
(EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012
teneinde ze aan te passen
aan ontwikkelingen in de wegvervoersector

OPE

INHOUD

Memorie van toelichting

Voorontwerp van decreet

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Advies van de Raad van State

Ontwerp van decreet

Originele versie

ONTWERP VAN DECREET HOUDENDE DIVERSE BEPALINGEN TOT GEDEELTELIJKE UITVOERING VAN VERORDENING (EU) 2020/1055 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN 15 JULI 2020 HOUDENDE WIJZIGING VAN VERORDENINGEN (EG) NR. 1071/2009, (EG) NR. 1072/2009 EN (EU) NR. 1024/2012 TENEINDE ZE AAN TE PASSEN AAN ONTWIKKELINGEN IN DE WEGVERVOERSECTOR

Samenvatting

Op 15 juli 2020 keurde de Europese Commissie het zogenaamde "Mobility Package" goed, dat op 31 juli 2020 gepubliceerd werd in het publicatieblad van de Europese Unie. Dit pakket bestaat uit drie onderdelen, meer bepaald Verordening (EU) 2020/1054, Verordening (EU) 2020/1055 en Richtlijn (EU) 2020/1057.

Verordening (EU) 2020/1055 voert een aantal verbeteringen door aan de regels zoals voorzien in Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EG) nr. 1072/2009 en Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad, en heeft als doel de regelgeving in de lidstaten verder te harmoniseren met name wat betreft het vervoer met lichte bedrijfsvoertuigen en de handhavingspraktijken.

Verordening (EG) nr. 1071/2009 regelt de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn om het beroep van wegvervoerondernemer uit te mogen oefenen, Verordening (EG) nr. 1072/2009 stelt de regels vast voor de toegang tot de markt voor het internationaal goederenvervoer over de weg. Deze twee verordeningen kregen uitvoering door middel van de Wet Goederenvervoer en de Wet Reizigersvervoer.

Met het oog op de uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 is een aanpassing van deze twee wetten en van het Decreet Personenvervoer aan de orde.

Originele versie

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

Het voorliggende ontwerp van decreet heeft tot doel uitvoering te geven aan verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector.

Voorliggend ontwerp van decreet wijzigt de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009

van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (Wet Goederenvervoer) en de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 (Wet Reizigersvervoer) en het decreet van 20 april 2001 betreffende het personenvervoer over de weg (Decreet Personenvervoer).

Deze wijzigingen aan de regelgeving zijn noodzakelijk omdat voornoemde Verordening (EU) 2020/1055 voorziet in een aantal verplichte en facultatieve beleidskeuzes. Daarnaast is een aanpassing nodig om de door de Verordening gewijzigde artikelen te kunnen handhaven.

Voorliggend ontwerp van decreet maakt in functie van Verordening (EU) 2020/1055 drie grote beleidskeuzes.

De al door de Wet Goederenvervoer gemaakte keuzes omtrent het toepassingsgebied worden op zich bewaard, maar ze worden in overeenstemming gebracht met Verordening (EU) nr. 2020/1055. De bewoordingen worden aangepast zodat een motorvoertuig of sleep met een maximaal toegelaten massa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton wel degelijk binnen het toepassingsgebied van de Wet Goederenvervoer valt, ook al bedraagt het nuttig laadvermogen van het motorvoertuig minder dan 500 kg.

In beide Wetten Goederenvervoer en Reizigersvervoer wordt er een regeling opgenomen tot rehabilitatie van de vervoersmanager na het verlies van zijn betrouwbaarheidsstatus.

De geldende regeling inzake de eisen met betrekking tot de financiële draagkracht blijft – mits enkele verfijningen - inhoudelijk behouden in beide wetten.

Het Vlaamse Gewest is bevoegd om deze aanpassingen door te voeren en beleidskeuzes te maken gelet op het feit dat de betrokken bevoegdheid omtrent de vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen, bij de Zesde Staatshervorming werd overgedragen aan de gewesten.

Aangezien de gewesten sinds de Zesde Staatshervorming bevoegd zijn geworden voor de toegang tot het beroep van het reizigersvervoer, is het onderscheid tussen niet-grensoverschrijdend, grensoverschrijdend of internationaal geregeld vervoer niet langer relevant. Hetzelfde geldt voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer. Om de Verordening (EU) 2020/1055 in deze sector volwaardig te implementeren wordt ervoor geopteerd om de regelingen voor de toegang tot het beroep te laten samensmelten en te laten voortvloeien uit het verruimde toepassingsgebied van de Wet Reizigersvervoer.

B. Inhoud

Probleemstelling

Met het oog op de uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 is een aanpassing van de Wet Goederenvervoer en de Wet Reizigersvervoer en van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg aan de orde.

Originele versie

Beleidsmaatregelen en doelstelling

1) Aanpassingen aan de Wet Goederenvervoer (Hoofdstuk 3)

   a) Verzekeren van het door Verordening (EU) nr. 2020/1055 voorziene toepassingsgebied en bewaren van de daarop reeds geldende uitbreiding. (art. 4-5 en 9 van het ontwerp van decreet)

      Verordening (EU) nr. 2020/1055 stelt de eisen vast voor toegang tot het beroep voor ondernemers die voor nationaal of internationaal vervoer motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen gebruiken die uitsluitend voor goederenvervoer bestemd zijn en die een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton, maar niet meer dan 3,5 ton hebben. De lidstaten behouden de mogelijkheid om het toepassingsgebied uit te breiden.

      Met de Wet Goederenvervoer heeft België het toepassingsgebied eerder reeds uitgebreid tot alle voertuigen en slepen ongeacht het gewicht (art. 2 Wet Goederenvervoer). Tegelijk werd een lijst van niet onderworpen transporten bepaald (art. 3 Wet Goederenvervoer). Deze lijst kan worden uitgebreid mits de alsdan bepaalde transporten gebeuren met een motorvoertuig of sleep met een nuttig laadvermogen van niet meer dan 500 kg. Ook werd de mogelijkheid voorzien om de toegangsvoorwaarden tot het beroep van vervoerder van goederen over de weg lichter te maken voor wegvervoerders die vervoer verrichten met een motorvoertuig of met een sleep met een nuttig laadvermogen tot 500 kg (art. 6 Wet Goederenvervoer). Tot slot werd in algemene zin het vervoer met motorvoertuigen of slepen waarvan het nuttig laadvermogen niet meer dan 500 kg bedraagt tot een nog steeds nader te bepalen datum onttrokken aan het toepassingsgebied (art. 55 Wet Goederenvervoer).

      Deze keuzes van de Wet Goederenvervoer worden op zich bewaard, maar ze worden in overeenstemming gebracht met Verordening (EU) nr. 2020/1055. De bewoordingen worden aangepast zodat een motorvoertuig of sleep met een maximaal toegelaten massa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton wel degelijk binnen het toepassingsgebied van de Wet Goederenvervoer valt, ook al bedraagt het nuttig laadvermogen van het motorvoertuig of de sleep minder dan 500 kg.

   b) Regeling voor de rehabilitatie van de vervoersmanager (art. 6 van het ontwerp van decreet)

      Artikel 14 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 zoals gewijzigd door Verordening (EU) 2020/1055 voorziet in een regeling tot rehabilitatie van de vervoersmanager en introduceert een wachtperiode voor de rehabilitatie. De betrouwbaarheid van de vervoersmanager kan ten vroegste één jaar na het verlies van de betrouwbaarheid worden hersteld. De bevoegde autoriteit kan ervoor kiezen om de vervoersmanager te rehabiliteren door de vervoersmanager een bijkomende opleiding van minstens 3 maanden te laten volgen of door aan de vervoersmanager de verplichting op te leggen om opnieuw te slagen voor het examen vakbekwaamheid. Er wordt voor de tweede optie gekozen.

   c) Regeling voor de eisen financiële draagkracht (art. 7 van het ontwerp van decreet)

Originele versie

Voor de vereisten van de financiële draagkracht verwees het bestaande artikel 14 van de Wet Goederenvervoer rechtstreeks naar artikel 7 van de Verordening (EG) nr. 1071/2009. Verordening (EU) 2020/1055 wijzigt artikel 7 van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 grondig. Artikel 7 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 voorziet in verschillende niveaus van financiële vereisten op basis van de maximummassa van de voertuigen of samenstel van voertuigen die gebruikt worden. Daarnaast worden er minder strenge eisen vooropgesteld inzake financiële draagkracht voor ondernemingen die uitsluitend goederenvervoer over de weg verrichten met motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen die een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton hebben, namelijk 1800 euro voor het eerste motorvoertuig, te vermeerderen met 900 euro voor elk bijkomend voertuig. De lidstaten krijgen echter de mogelijkheid om strengere eisen te stellen met betrekking tot de financiële draagkracht. Deze mogelijkheid wordt benut om de bestaande vereisten zoals vervat in de Wet Goederenvervoer te bestendigen. Enerzijds is de mogelijkheid om strengere eisen te stellen onder andere bedoeld om lidstaten toe te laten hogere normen te handhaven. Anderzijds wordt een versoepeling van de financiële eisen als contraproductief beoordeeld in het kader van het streven naar meer verkeersveiligheid in het bijzonder omtrent lichte bedrijfsvoertuigen. De keuze in de Wet Goederenvervoer om een hoofdelijke borgtocht verplicht te stellen voor het aantonen van deze eis van financiële draagkracht, wordt bewaard.

d) Opname van een bijkomende strafbaarstelling voor het cabotagevervoer (art. 8 van het ontwerp van decreet)

Aangezien de Wet Goederenvervoer verwijst naar artikel 8, lid 2 en 3 van de Verordening (EG) nr. 1072/2009, moet ook de verwijzing naar het door Verordening (EU) 2020/1055 ingevoegde lid 2bis worden toegevoegd om het daarin opgenomen verbod om gedurende vier dagen cabotage te verrichten in diezelfde lidstaat te kunnen handhaven.

2) Aanpassingen aan de Wet Reizigersvervoer (Hoofdstuk 4)

a) Uitbreiden van het toepassingsgebied van de Wet Reizigersvervoer met het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer (art. 10 -13 van het ontwerp van decreet)

Aangezien de gewesten sinds de Zesde Staatshervorming bevoegd zijn geworden voor de toegang tot het beroep van het reizigersvervoer, is het onderscheid tussen niet-grensoverschrijdend, grensoverschrijdend of internationaal geregeld vervoer niet langer relevant. Hetzelfde geldt voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer. Om de Verordening (EU) 2020/1055 in deze sector volwaardig te implementeren wordt ervoor geopteerd om de regelingen van het Vlaamse Gewest en de federale overheid voor de toegang tot het beroep te laten samensmelten en te laten voortvloeien uit het verruimde toepassingsgebied van de Wet Reizigersvervoer.

b) Regeling voor de rehabilitatie van de vervoersmanager (art. 14 van het ontwerp van decreet)

Artikel 14 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 zoals gewijzigd door Verordening (EU) 2020/1055 voorziet in een regeling tot rehabilitatie van de vervoersmanager en introduceert een wachtperiode voor de rehabilitatie. De betrouwbaarheid van de vervoersmanager kan ten vroegste één jaar na het verlies van de betrouwbaarheid worden hersteld. De bevoegde autoriteit kan ervoor kiezen om de vervoersmanager te rehabiliteren door de

Originele versie

vervoersmanager een bijkomende opleiding van minstens 3 maanden te laten volgen of door aan de vervoersmanager de verplichting op te leggen om opnieuw te slagen voor het examen vakbekwaamheid. Er wordt voor de tweede optie gekozen.

c) Regeling voor de eisen financiële draagkracht (art. 15 van het ontwerp van decreet)

Voor de vereisten van de financiële draagkracht verwees het bestaande artikel 17 van de Wet Reizigersvervoer rechtstreeks naar artikel 7 van de Verordening (EG) nr. 1071/2009. Verordening (EU) 2020/1055 wijzigt artikel 7 van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 grondig. Er wordt voorzien in verschillende niveaus van financiële vereisten op basis van de maximummassa van de voertuigen. De lidstaten krijgen echter de mogelijkheid strengere eisen te stellen met betrekking tot de financiële draagkracht. Deze mogelijkheid wordt benut om de bestaande vereisten zoals vervat in de Wet Reizigersvervoer, mits enkele verfijningen, te bestendigen. Enerzijds is de mogelijkheid om strengere eisen te stellen onder andere bedoeld om lidstaten toe te laten hogere normen te handhaven. Anderzijds wordt een versoepeling van de financiële eisen als contraproductief beoordeeld in het kader van het streven naar meer verkeersveiligheid.

De onderneming kan deze eis van financiële draagkracht nu aantonen hetzij door het stellen van een hoofdelijke borgtocht voor of het volledige bedrag van de financiële eis of een gedeelte ter aanvulling bij het aangetoonde eigen vermogen, hetzij op basis van aangetoond eigen vermogen.

Impactanalyse

Budgettaire impact

De wijzigingen die het ontwerp van decreet aanbrengt aan het bestaande reglementair kader (Wet Goederenvervoer en Wet reizigersvervoer) zijn op zich niet van die aard dat ze budgettaire impact hebben. Daartegenover staat echter wel dat voor deze materie de inkanteling bij de gewesten pas na het arrest nr. nr. 244.095 van de Raad van State van 2 april 2019 op gang gekomen is en nog loopt. Tot op vandaag is er nog geen akkoord omtrent de overdracht van personele en andere middelen.

Maatschappelijke impact

In de sector het goederenvervoer zullen, gelet op het bestaande toepassingsgebied van de Wet Goederenvervoer, dat zo goed als volledig behouden blijft, slechts een zeer beperkt aantal transporten bijkomend onderworpen zijn aan de nieuwe bepalingen. Enkel het vervoer met een motorvoertuig of sleep met een maximaal toegelaten massa van meer dan 2,5 ton en minder dan 3,5 ton maar een nuttig laadvermogen van minder dan 500 kg zullen als rechtstreeks gevolg van de verordening meteen gevat zijn (aanpassing art 55 Wet Goederenvervoer).

Implementatie

Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 december 2010 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg voor het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer zal worden opgeheven.

Het koninklijk besluit van 22 mei 3014 betreffende het goederenvervoer over de weg van het koninklijk besluit van 22 mei 2014 betreffende het reizigersvervoer over de weg zullen

Originele versie

worden aangepast in functie van de wijzigingen die nu worden doorgevoerd in de betrokken rechtsgronden van de Wet Goederenvervoer en de Wet Reizigersvervoer.

Na de definitieve aanname van dit decreet zal de Europese Commissie conform artikel 7, lid 1, derde alinea van Verordening (EG) nr. 1071/2009 in kennis gesteld worden inzake de eisen met betrekking tot de financiële draagkracht.

C. Totstandkomingsprocedure

1. Overleg met de gewesten en de federale overheid

Sinds het voorjaar van 2021 hebben de gewesten en de federale overheid zich in een interfederale werkgroep gebogen over de impact van de verordening (EU) 2020/1055 en de daarbij - conform de Zesde Staatshervorming horende bevoegdheidsverdeling - te nemen initiatieven. Dit met het oog op een maximale onderlinge afstemming tussen de gewesten, wat wenselijk geacht wordt door de actoren in de sector van het wegvervoer.

2. Advies inspectie Financiën

De Inspectie van Financiën verleende een gunstig advies op 30 juni 2022.

3. Advies Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna: MORA)

De MORA heeft zijn advies gegeven op 2 september 2022.
De MORA vindt het belangrijk om vóór de omzetting van Europese regelgeving de betrokken sectororganisaties te consulteren en hun opmerkingen mee te nemen in het verdere beleidsproces.

Het Departement ging meermaals in gesprek met de sectororganisaties en de andere gewesten.
De drie betrokken sectorfederaties (Febetra, TLV, UPTR) worden regelmatig op de hoogte gehouden van de stand van zaken van de inkanteling van deze materie bij de gewesten. Via deze weg kregen de federaties kennis van de belangrijkste gemaakte beleidskeuzes bij de implementatie van het Mobiliteitspakket in Vlaanderen. De gemaakte beleidskeuzes werden ook afgestemd met de andere gewesten. Het voorontwerp van decreet werd aan het Waalse Gewest en Brussels Hoofdstedelijk Gewest bezorgd.

De Raad is voorstander van een gelijk speelveld voor alle vormen van goederenvervoer over de weg. Daarom adviseert de MORA om het toepassingsgebied van de vervoerswetgeving uit te breiden, ook voor deze met een laadvermogen van minder dan 500 kg. De MORA acht deze uitbreiding nodig gezien de wijzigende mobiliteitscontext met een opkomst van de e-commerce, de opkomst van nieuwe vormen van logistiek zoals fietslogistiek en negatieve gevolgen van de verdere camionettisering.

De verordening en de onderliggende richtlijn – en om die reden ook het decreet - zijn enkel van toepassing op motorvoertuigen en dus niet op de fietslogistiek.

Het probleem van de camionettisering wordt, binnen de mogelijkheden van de verordening en de onderliggende richtlijn, opgelost door de initiële keuzes rond het toepassingsgebied van de Wet Goederenvervoer te bewaren en aan te scherpen.

In het ontwerp van decreet werd er bewust voor gekozen om het toepassingsgebied van de Wet Goederenvervoer te bewaren, maar ze in overeenstemming te brengen met Verordening (EU) nr. 2020/1055. De bewoordingen worden aangepast zodat een motorvoertuig of sleep met een maximaal toegelaten massa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton wel degelijk binnen het toepassingsgebied van de Wet

Originele versie

Goederenvervoer valt, ook al bedraagt het nuttig laadvermogen van het motorvoertuig of de sleep minder dan 500 kg.
Het toepassingsgebied van de Wet Goederenvervoer omvatte al alle voertuigen en slepen ongeacht het gewicht (art. 2 Wet Goederenvervoer). Tegelijk werd in deze wet een lijst van niet onderworpen transporten bepaald (art. 3 Wet Goederenvervoer). Deze lijst kon al worden uitgebreid mits de alsdan bepaalde transporten gebeuren met een motorvoertuig of sleep met een nuttig laadvermogen van niet meer dan 500 kg. Daarnaast voorzag de Wet Goederenvervoer al de mogelijkheid om de toegangsvoorwaarden tot het beroep van vervoerder van goederen over de weg lichter te maken voor wegvervoerders die vervoer verrichten met een motorvoertuig of met een sleep met een nuttig laadvermogen tot 500 kg (art. 6 Wet Goederenvervoer). In de algemene zin werd het vervoer met motorvoertuigen of slepen waarvan het nuttig laadvermogen niet meer dan 500 kg bedraagt tot een nog steeds nader te bepalen datum onttrokken aan het toepassingsgebied (art. 55 Wet Goederenvervoer).

In overleg met de andere gewesten werd het niet wenselijk geacht om artikel 55 van Wet Goederenvervoer op te heffen en het toepassingsgebied van de Wet Goederenvervoer uit te breiden met motorvoertuigen of slepen met een nuttig laadvermogen van minder dan 500 kg. Aan de al in de Wet Goederenvervoer opgenomen drempels wordt met het ontwerp van decreet dus niets gewijzigd

De Raad pleit er voor om de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep te differentiëren volgens laadvermogen.

In de memorie van toelichting bij artikel 7 en 15 van het ontwerp van decreet wordt uitgebreid uitgelegd waarom er geen gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid om de voorwaarden te differentiëren. Het probleem van de camionettisering is net één van de redenen waarom er niet wordt gekozen voor gedifferentieerde voorwaarden volgens laadvermogen.

Gezien dat de Europese Verordening de geldende veiligheidsmaatregelen uitbreidt naar bestelwagens, zou het bij de omzetting van deze Verordening contraproductief zijn om de bestaande vereisten die kwaliteitsvol en verantwoord ondernemen moeten garanderen af te zwakken.

De MORA adviseert om de term "vervoermiddel" te gebruiken in plaats van de term "motorvoertuig" om de wetgeving toekomstbestendig te maken.
Gezien de Wet Goederenvervoer uitvoering geeft aan Verordening (EG) nr. 1071/2009 moet in deze wet (en dus ook het ontwerp van decreet) de terminologie van de verordening overgenomen worden. Zowel Verordening (EG) nr. 1071/2009 als Verordening (EU) 2020/1055 houdende wijziging van Verordening (EG) 1071/2009 gebruiken de term "motorvoertuig".

De Raad adviseert om ook bromfietsen, motorfietsen en drie- en vierwielers met motor onder de wetgeving te laten vallen.
Bromfietsen, motorfietsen en drie-en vierwielers vallen niet onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1071/2009.
De MORA stelt vast dat een aantal zaken uit het Europese Mobiliteitspakket niet ten volle zijn omgezet in de Vlaamse regelgeving.

Wanneer Verordening (EG) nr. 1071/2009 geen keuzemogelijkheden laat aan de lidstaten moet de wetgeving niet aangepast worden. De verordening heeft immers directe werking. Er geldt terzake zelfs een overschrijfverbod. Het is de lidstaten verboden om de betrokken artikelen in nationaal recht om te zetten. De controles naar bewijsstukken aangaande de verplichte terugkeer na acht weken naar een exploitatievestiging in de lidstaat van vestiging voor voertuigen die gebruikt worden voor internationaal vervoer, de aangepaste administratieve procedure bij veroordeling van de

Originele versie

vervoersmanager voor een ernstig strafbaar feit en de controle met betrekking tot de cabotageregels moeten niet omgezet worden in het ontwerp van decreet en zijn automatisch van toepassing.

Verordening (EU) nr. 1071/2009 biedt de lidstaten de mogelijkheid om te bepalen dat de cabotageregels eveneens van toepassing worden op de begin en eindtrajecten van het gecombineerd vervoer. Er werd bewust gekozen om deze mogelijkheid (nog) niet op te nemen in het ontwerp van decreet. Uit het ambtelijk overleg met de andere gewesten in voorbereiding van deze regelgeving mocht alvast blijken dat de andere gewesten dezelfde intentie hebben.
De MORA meent dat er nog geen politiek akkoord is over de regionalisering van de bevoegdheden toegang tot het beroep.
Na het arrest nr. 244.095 van 2 april 2019 van de Raad van State is er geen juridische onduidelijkheid meer over deze bevoegdheid. Aangezien de gewesten sinds de Zesde Staatshervorming bevoegd zijn geworden voor de toegang tot het beroep van het reizigersvervoer, is het onderscheid tussen niet-grensoverschrijdend, grensoverschrijdend of internationaal geregeld vervoer niet langer relevant. We opteerden ervoor om de regelingen van het Vlaamse Gewest en de federale overheid voor de toegang tot het beroep te laten samensmelten en het toepassingsgebied van de Wet Reizigersvervoer uit te breiden met het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer.
De MORA merkt op dat het onduidelijk is wat gebeurt met ondernemingen die op heden een geldige vergunning toegang tot het beroep hebben.
Het ontwerp van decreet gaat in op de mogelijkheid die voorzien wordt in Verordening (EG) nr. 1071/2009 om strengere eisen te stellen met betrekking tot de financiële draagkracht. Op deze manier worden de vereisten zoals vervat in de Wet Reizigersvervoer bestendigd. De ondernemingen die al een geldende vergunning toegang tot het beroep hebben, zullen geen negatieve gevolgen ondervinden van de nieuwe regelgeving. De nieuwe regeling zoals opgenomen in het ontwerp van decreet biedt aan de ondernemingen immers meer flexibiliteit in de wijze waarop zij kunnen aantonen te voldoen aan de vereisten van financiële draagkracht. In de praktijk zal het voor de ondernemingen net eenvoudiger worden om aan te tonen dat zij voldoen aan de voorwaarden met betrekking tot de financiële draagkracht.
Ten slotte wil de MORA van deze adviesvraag gebruik maken om te pleiten voor meer Vlaams initiatief inzake het B-ERRU-register. Het is voor de Raad onduidelijk of de gegevens met betrekking tot het geregeld en bijzonder geregeld vervoer worden opgenomen in het centrale register.
Verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt legt aan de lidstaten de verplichting op om een aantal gegevens op te nemen in B-ERRU wanneer er sprake is van internationaal vervoer over de weg. Deze verplichting is er niet voor niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer.

4. Advies van de Raad van State

De Raad van State verleende haar advies 72.403/3 op 21 december 2022.

In haar advies onder punt 3, stelt de Raad dat het ontworpen artikel 14 van de Wet Goederenvervoer en artikel 17 van de Wet Reizigersvervoer (artikelen 7 en 15 van het ontwerp van decreet) mogelijks op gespannen voet staat met artikel 7, lid 1, van verordening (EG) nr. 1071/2009.
De Raad stelt dat de draagwijdte van artikel 7, lid 3 (lees lid 1, derde alinea) van Verordening (EG) nr. 1071/2009 onzeker is en adviseert om contact op te nemen met de Europese Commissie om ons over de draagwijdte van de betrokken bepaling te vergewissen en om na te gaan of de ontworpen regeling ermee bestaanbaar is.
Er werd advies ingewonnen bij de Europese Commissie. De Commissie meent dat uit artikel 7, lid 1, derde alinea van Verordening (EG) nr. 1071/2009 duidelijk blijkt dat de

Ontwerpversie

verordening aan de lidstaten toestaat om dezelfde regels inzake financiële draagkracht op te leggen voor alle voertuigen, ongeacht hun tonnage, tussen 2,5 en 3, 5 ton of meer dan 3,5 ton.

Gelet op bovenstaande visie van de Europese Commissie en het feit dat ook andere Europese lidstaten er deze lezing op nahouden, worden artikel 7 en 15 van het ontwerp niet aangepast.
Zoals de Commissie in haar advies ook aanhaalt zal de Commissie na de definitieve goedkeuring van dit decreet in kennis gesteld moeten worden van deze keuze.

Conform de opmerking onder punt 4, worden artikel 6 en 14 van het ontwerp van decreet aangepast. Er wordt verduidelijkt dat de vervoersmanager ongeschikt wordt verklaard door de minister of zijn gemachtigde en dat zij de vervoersmanager rehabiliteren.

Conform de suggestie onder punt 5 van het advies van de Raad wordt het opschrift van het ontwerp van decreet aangepast.

Conform de opmerking onder punt 6, wordt artikel 5 van het ontwerp van decreet aangevuld, met de bedoeling om ook aan artikel 6, derde lid van de Wet Goederenvervoer de zinsnede "en waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2,5 ton bedraagt" toe te voegen.

In haar advies onder punt 8.1, wijst de Raad van State op de contradictie tussen het ontworpen artikel 2, 3° en de Memorie van toelichting: artikel 1, lid 4, b) van Verordening (EG) nr. 1071/2009 bepaalt immers dat de verordening niet van toepassing is op ondernemingen die personenvervoer over de weg uitsluitend voor niet-commerciële doeleinden verrichten, of die een andere hoofdactiviteit uitoefenen dan die van ondernemer van personenvervoer over de weg. Aan de Raad werd voorgesteld om punt 3° te schrappen zodat de uitzondering die voorzien is in artikel 1, lid 4, eerste alinea, b) van Verordening (EG) 1071/2009 zonder restricties kan gelden. De Raad stemt daarmee in en stelt vervolgens voor om ook artikel 5 van de Wet Reizigersvervoer op te heffen en om ook in artikel 13 van het voorontwerp de verwijzing naar artikel 2, 3°, weg te laten. De Raad stelt dat "In artikel 22, 3°, van het decreet van 20 april 2001 wordt immers reeds bepaald dat voor het vervoer voor eigen rekening vereist is dat de gebruikte voertuigen door een personeelslid van de natuurlijke of rechtspersoon of door de natuurlijke persoon zelf worden bestuurd."
De voorgestelde opheffing van artikel 5 van de Wet Reizigersvervoer en het weglaten van de kruisverwijzing in artikel 13 kunnen echter niet worden doorgevoerd nu deze betrekking hebben op de toegang tot de markt, terwijl de Verordening (EG) 1071/2009 betrekking heeft op de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer. Bovendien is het toepassingsgebied van het decreet van 20 april 2001 beperkt tot het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer. Bijgevolg wordt artikel 2, 3° toch niet geschrapt, maar wordt er verduidelijkt dat het ongeregeld vervoer voor eigen rekening onder het toepassingsgebied van de Wet Reizigersvervoer valt voor wat betreft de toegang tot de markt conform artikel 5 en 6 van de Wet Reizigersvervoer. Omgekeerd worden punt 4° en 5° in verband met het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer aangevuld met de verduidelijking dat de Wet Reizigersvervoer op deze vormen van toepassing is voor wat betreft voor wat betreft de toegang tot het beroep. Voor wat betreft de toegang tot de markt blijven deze vormen van vervoer immers geregeld worden door het Decreet Personenvervoer.

Overeenkomstig punt 8.2.1 en 8.2.2 wordt er een overgangsbepaling toegevoegd aan het decreet waarin wordt bepaald dat een vergunning toegekend overeenkomstig artikel 24bis van het decreet van 20 april 2001, beschouwd moet worden als een communautaire vergunning zoals bedoeld in de Wet Reizigersvervoer.

Ontwerpversie

Tot slot wordt conform de suggestie onder punt 9, aan artikel 1 van het ontwerp van decreet een inleidende bepaling toegevoegd die aangeeft dat het decreet voorziet in de uitvoering van verordening (EU) 2020/1055.

II. Toelichting bij de artikelen

Hoofdstuk 1. Inleidende bepaling

Artikel 1

Het voorliggende ontwerp van decreet betreft een gewestbevoegdheid. De inhoud van dit ontwerp van decreet regelt namelijk aspecten van de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt in het goederen- en reizigersvervoer over de weg.

Het Vlaamse Gewest was al bevoegd voor de vestigingsvoorwaarden in de mate dat deze betrekking hadden op een openbare dienst in functionele zin.

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State oordeelde in het arrest nr. 244.095 van 2 april 2019 dat de bevoegdheid omtrent de vestigingsvoorwaarden, zoals voorzien in artikel 6, §1, VI, eerste lid, 6° van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen, met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen, bij de Zesde Staatshervorming werd overgedragen aan de gewesten en dat deze onder meer zowel de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer als de toegang tot de markt in het goederen- en reizigersvervoer over de weg omvat.

Het voorliggende ontwerp van decreet vormt een gedeeltelijke uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector.

Hoofdstuk 2. Wijzigingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Artikel 2

Aangezien de gewesten sinds de Zesde Staatshervorming bevoegd zijn geworden voor de toegang tot het beroep van het reizigersvervoer, is het onderscheid tussen niet-grensoverschrijdend, grensoverschrijdend of internationaal geregeld vervoer niet langer relevant. Hetzelfde geldt voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer. Om de Verordening (EU) 2020/1055 in deze sector volwaardig te implementeren wordt ervoor geopteerd om de regelingen van het Vlaamse Gewest en de federale overheid voor de toegang tot het beroep te laten samensmelten en te laten voortvloeien uit het verruimde toepassingsgebied van de Wet Reizigersvervoer.

Artikel 24bis van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, regelt de toegang tot het beroep voor het niet-grensoverschrijdende en grensoverschrijdende geregeld vervoer en het grensoverschrijdende en de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer. Het toepassingsgebied van de Wet Reizigersvervoer wordt door middel van artikel 10 van voorliggend ontwerp van decreet verruimd en zal de volledige regeling voor de toegang tot het beroep omvatten. Artikel 24bis van het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg wordt bijgevolg opgeheven.

originele versie

Artikel 3

Ook de strafbaarstelling opgenomen in artikel 63, §1, 4°, van hetzelfde decreet, moet bijgevolg worden opgeheven. Deze wordt ondervangen door het door artikel 11 van dit ontwerp van decreet gewijzigde artikel 4 van de Wet Reizigersvervoer en de daaraan gekoppelde strafbaarstelling in artikel 30, §3, 1°, van de Wet Reizigersvervoer.

Hoofdstuk 3. Wijzigingen van de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg

Artikel 4

Het bestaande artikel 3 van de Wet Goederenvervoer sluit bepaalde transporten van goederen over de weg uit van het toepassingsgebied van de wet en haar uitvoeringsbesluiten. De tweede paragraaf biedt de Koning de mogelijkheid om de lijst die in het eerste lid is opgenomen aan te vullen voor zover het vervoer betreft door middel van een motorvoertuig of van een sleep met een nuttig laadvermogen van niet meer dan vijfhonderd kg.

Verordening (EU) 2020/1055 breidt het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1071/2009 uit. De eisen voor toegang tot het beroep worden nu ook verplicht gesteld voor ondernemers die voor internationaal vervoer motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen gebruiken die uitsluitend voor goederenvervoer bestemd zijn en die een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton hebben.

Artikel 1, lid 4 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 biedt lidstaten echter de mogelijkheid om deze drempel voor elke of sommige soorten wegvervoer te verlagen.

België had met de Wet Goederenvervoer het toepassingsgebied al uitgebreid tot alle transporten. In artikel 3 van deze wet worden in een eerste lid een aantal transporten opgesomd die niet onder het toepassingsgebied vallen. In een tweede lid wordt de mogelijkheid voorzien om deze lijst uit te breiden mits het beoogde vervoer gebeurt met een motorvoertuig of een sleep met een nuttig laadvermogen van niet meer dan 500 kg. Deze drempel van 500 kg laadvermogen blijft grotendeels behouden, maar gelet op de uitbreiding van het toepassingsgebied van de verordening worden de woorden "en waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2,5 ton bedraagt" toegevoegd.

Artikel 5

Artikel 6, tweede lid en derde lid, van de Wet Goederenvervoer biedt de Koning de mogelijkheid om de toegangsvoorwaarden tot het beroep van vervoerder van goederen over de weg lichter te maken voor wegvervoerders die vervoer verrichten door middel van een motorvoertuig of van een sleep met een laadvermogen tot 500 kg.

Gelet op de uitbreiding van het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1071/2009 wordt artikel 6, tweede lid en derde lid, van de Wet Goederenvervoer op identieke wijze aangepast als de wijziging die door artikel 4 wordt aangebracht aan artikel 3 van de Wet Goederenvervoer.

Ontwerpversie

Artikel 6

De gewijzigde paragraaf 9 van artikel 8 van de Wet Goederenvervoer geeft uitvoering aan het gewijzigde artikel 14 van Verordening (EG) nr. 1071/2009.

Artikel 14 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 voorziet in een regeling tot rehabilitatie van de vervoersmanager en introduceert een wachtperiode voor de rehabilitatie. De betrouwbaarheid van de vervoersmanager kan ten vroegste één jaar na het verlies van de betrouwbaarheid worden hersteld. De bevoegde autoriteit kan ervoor kiezen om de vervoersmanager te rehabiliteren door de vervoersmanager een bijkomende opleiding van minstens 3 maanden te laten volgen of door aan de vervoersmanager de verplichting op te leggen om opnieuw te slagen voor het examen vakbekwaamheid. Er wordt voor de tweede optie gekozen.

De gewijzigde paragraaf 9 bepaalt bijgevolg dat wanneer de vervoersmanager zijn betrouwbaarheid verliest, deze slechts door de minister of zijn gemachtigde gerehabiliteerd kan worden na het opnieuw slagen voor het examen vakbekwaamheid en dit ten vroegste één jaar na de datum van het verlies van de betrouwbaarheidsstatus.

Artikel 7

Het bestaande artikel 14 van de Wet Goederenvervoer verwees naar artikel 7 van de Verordening (EG) nr. 1071/2009. Het oude artikel 7 van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 voorzag dat de onderneming moest beschikken over een financiële draagkracht van ten minste 9000 euro wanneer slechts één voertuig wordt gebruikt en 5000 euro per extra voertuig.

Verordening (EU) 2020/1055 wijzigt artikel 7 van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 grondig. Het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1071/2009 wordt uitgebreid naar ondernemingen die voor internationaal vervoer motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen gebruiken die uitsluitend voor goederenvervoer bestemd zijn en die een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton hebben. Ook deze ondernemingen moeten een minimale financiële draagkracht hebben om te garanderen dat zij over de middelen beschikken om hun activiteiten op stabiele en duurzame basis te verrichten.

Artikel 7 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 voorziet in verschillende niveaus van financiële vereisten op basis van de maximummassa van de voertuigen of samenstel van voertuigen die gebruikt worden. De onderneming moet aantonen dat zij beschikt over een eigen vermogen van ten minste 9000 euro voor het eerste motorvoertuig dat wordt gebruikt, 5000 euro voor elk extra motorvoertuig of samenstel van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van meer dan 3,5 ton en 900 euro voor elk extra motorvoertuig of samenstel van voertuigen met een maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton.

Er worden daarnaast Europees minder strenge eisen vooropgesteld inzake financiële draagkracht voor ondernemingen die uitsluitend goederenvervoer over de weg verrichten met motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen die een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton hebben, namelijk 1800 euro voor het eerste motorvoertuig, te vermeerderen met 900 euro voor elk bijkomend voertuig. De lidstaten krijgen echter de mogelijkheid strengere eisen te stellen met betrekking tot de financiële draagkracht.

Artikel 14 van de Wet Goederenvervoer wordt vervangen en bepaalt nu dat de onderneming moet beschikken over een eigen vermogen van ten minste 9 000 euro voor het eerste motorvoertuig, te vermeerderen met 5 000 euro voor elk bijkomend motorvoertuig.

Originele versie

De geldende regeling inzake de eisen met betrekking tot de financiële draagkracht blijft dus behouden.

Net zoals dit momenteel reeds het geval is, wordt in algemene zin voor elk extra motorvoertuig of samenstellen van voertuigen een financiële eis van 5000 euro bepaald ongeacht de maximaal toegelaten massa. Ook wordt er voor de ondernemingen die uitsluitend goederenvervoer over de weg verrichten met motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen, die een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton hebben, geen verlaagde financiële eisen toegestaan. Hiermee wordt dus gebruik gemaakt van de mogelijkheid om strengere eisen met betrekking tot de financiële draagkracht te stellen. Daarenboven wordt in de overwegingen bij de Verordening specifiek aangegeven: "Teneinde hoge normen voor ondernemingen te handhaven … zonder negatieve gevolgen voor de interne markt voor wegvervoer te veroorzaken, moet het de lidstaten worden toegestaan de financiële vereisten inzake het gebruik van zware voertuigen ook voor voertuigen met een toelaatbare maximummassa van niet meer dan 3,5 ton toe te passen op hun op hun grondgebied gevestigde ondernemingen." De in België reeds van toepassing zijnde norm van 5.000 euro voor elk bijkomend motorvoertuig of samenstel van voertuigen wordt dus gehandhaafd.

De eis van de financiële draagkracht heeft tot doel een zekerheid te bieden dat de onderneming op permanente basis in staat is haar financiële verplichtingen in het lopende boekjaar na te komen. Samen met de betrouwbaarheidseis en de vakbekwaamheidseis vormt deze eis de 3 pijlers van de door de Verordening bepaalde gemeenschappelijke regels die moeten bijdragen tot onder andere "een betere kwaliteit van de geleverde diensten waarbij zowel de wegvervoerondernemers, hun klanten als de gehele economie baat hebben, als tot een toename van de verkeersveiligheid" (cfr. Overwegingen bij Verordening (EG) nr. 1071/2009).

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 heeft de ongevallen met (lichte) vrachtwagens aangeduid als prioritair aandachtspunt, gelet op het feit dat bijna 1 op 10 verkeersdoden valt in een ongeval met een lichte vrachtwagen; zijnde een voor goederenvervoer bestemd voertuig - voornamelijk bestelwagens - met een maximaal toegelaten massa van 3.5 ton. Nu de Europese Verordening de geldende veiligheidsmaatregelen uitbreidt naar bestelwagens, zou het bij de uitvoering van deze Verordening contraproductief zijn om de bestaande vereisten die kwaliteitsvol en verantwoord ondernemen moeten garanderen af te zwakken.

Daarnaast wordt er geopteerd voor het behoud van het systeem van de verplichte borgstelling om invulling te geven aan de voorwaarde van financiële draagkracht.
De wettelijke borgtocht heeft in de loop der jaren toenemende bekendheid verworven bij de begunstigde schuldeisers en is aldus uitgegroeid tot een goede indicator voor de kredietwaardigheid van de vervoersonderneming. De benadering verschilt van de sector van het reizigersvervoer waar de financiële draagkracht aangetoond zal kunnen worden aan de hand van hetzij het eigen vermogen eventueel aangevuld met een borgtocht, hetzij een borgtocht. Het verschil in benadering tussen de twee sectoren valt te verantwoorden doordat de sector van het reizigersvervoer doorgaans een veel stabielere sector is met weinig/minder faillissementen of kredietwaardigheidsproblemen.

Artikel 8

Artikel 41, §3, 5°, van de Wet Goederenvervoer bevat de inbreuken op de voorwaarden waaronder cabotage mag worden verricht. In 5° wordt verwezen naar artikel 8, leden 2 en 3 van de Verordening (EG) nr. 1072/2009.

Dit artikel 8 van Verordening (EG) nr. 1072/2009 werd door Verordening (EU) 2020/1055 gewijzigd en er werd een nieuw lid 2bis toegevoegd. Dit nieuwe lid 2bis voorziet in een

Originele versie

nieuwe voorwaarde waaronder cabotage mag worden verricht: om systematische cabotage tegen te gaan, mogen vervoerders na een periode van cabotage gedurende minstens vier dagen geen cabotage in diezelfde lidstaat verrichten.

Artikel 41, §3, 5°, van de Wet Goederenvervoer moet worden aangevuld zodat ook een inbreuk op de voorwaarde voorzien in artikel 8, lid 2bis van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 kan worden gesanctioneerd.

Artikel 9

Gelet op de uitbreiding van het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1071/2009 wordt het toepassingsgebied in het aangepaste artikel 3 van de Wet Goederenvervoer anders geformuleerd. Deze aanvulling moet doorheen de Wet Goederenvervoer consequent worden toegepast. Artikel 55 van de Wet Goederenvervoer wordt bijgevolg op identieke wijze aangepast.

Enkel voertuigen met een laadvermogen van 500 kg of minder en waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2,5 ton bedraagt, vallen buiten het toepassingsgebied van de Wet Goederenvervoer, dit tot een door de Koning te bepalen datum.

Originele versie

Hoofdstuk 4. Wijzigingen van de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 10

Aangezien de gewesten sinds de Zesde Staatshervorming bevoegd zijn geworden voor de toegang tot het beroep van het reizigersvervoer, is het onderscheid tussen niet-grensoverschrijdend, grensoverschrijdend of internationaal geregeld vervoer niet langer relevant. Hetzelfde geldt voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer. Om de Verordening (EU) 2020/1055 in deze sector volwaardig te implementeren wordt er dus voor geopteerd om de regelingen van het Vlaamse Gewest en de federale overheid voor de toegang tot het beroep te laten samensmelten en te laten voortvloeien uit het verruimde toepassingsgebied van de Wet Reizigersvervoer (zie artikel 2 van voorliggend ontwerp).

Om de structuur van de Wet Reizigersvervoer en de bestaande kruisverwijzingen te behouden, wordt de structuur van het bestaande punt 1° tot en met 3° behouden, weliswaar met de nodige aanpassingen.

In punt 3° wordt verduidelijkt dat het toepassingsgebied van de Wet Reizigersvervoer voor wat betreft het ongeregeld vervoer voor eigen rekening beperkt is tot de toegang tot de markt. Artikel 1, lid 4, b) van Verordening (EG) nr. 1071/2009 bepaalt immers dat de verordening niet van toepassing is op ondernemingen die personenvervoer over de weg uitsluitend voor niet-commerciële doeleinden verrichten, of die een andere hoofdactiviteit uitoefenen dan die van ondernemer van personenvervoer over de weg.

De Wet Reizigersvervoer is bijgevolg niet van toepassing op het vervoer voor eigen rekening dat tot op vandaag geregeld wordt door het Decreet Personenvervoer, namelijk het geregeld vervoer dat voor eigen rekening gebeurt of de bijzondere vormen van geregeld vervoer die voor eigen rekening gebeuren.

Door de toevoeging van punt 4° en punt 5° wordt de regeling voor de toegang tot het beroep voor het onderdeel van het personenvervoer dat tot op vandaag wordt geregeld door artikel 24bis van het Decreet Personenvervoer ondergebracht onder het toepassingsgebied van de Wet Reizigersvervoer. Op die manier gelden de keuzes die nu moeten worden gemaakt in het kader van Verordening (EU) 2020/1055 met betrekking tot de financiële draagkracht en de betrouwbaarheid ook voor dit segment van het reizigersvervoer. Door de uitbreiding van het toepassingsgebied gelden mutatis mutandis ook de overige bepalingen van de Wet Reizigersvervoer en de uitvoeringsbesluiten voor dit segment van het reizigersvervoer. De overige bepalingen van het decreet van Decreet Personenvervoer blijven onverkort gelden voor wat betreft de toegang tot de markt voor het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer.

Artikel 11

Artikel 4 van de Wet Reizigersvervoer legt de communautaire vergunningsplicht op voor de Belgische ondernemingen voor reizigersvervoer over de weg die onder het toepassingsgebied van de wet vallen. De verplichting geldt bijgevolg niet alleen voor het niet-grensoverschrijdend ongeregeld vervoer en het internationaal (ongeregeld, geregeld

Originele versie

en bijzonder geregeld) vervoer, maar vanaf nu ook voor het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer.

Op die manier zal er ook voor het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer conform artikel 7 van de Wet Reizigersvervoer een communautaire vergunning worden afgeleverd als de onderneming voldoet aan de voorwaarden voor de toegang en de uitoefening van het beroep bedoeld in titel 2 van de Wet Reizigersvervoer. De lidstaten kunnen immers overeenkomstig artikel 4, lid 8 van Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 bepalen dat de communautaire vergunning ook geldig is voor het verrichten van binnenlands vervoer.

Artikel 12

Gelet op het feit dat het toepassingsgebied van de Wet Reizigersvervoer uitgebreid is, moet artikel 5 van deze wet worden aangepast. De verplichting dat het vervoer in hoofdzaak moet bestaan uit het vervoer van personen die een reële en vaste band hebben met de onderneming blijft enkel gelden voor het nationaal ongeregeld vervoer voor eigen rekening en geldt dus niet voor het vervoer voor eigen rekening waarvoor de toegang tot de markt geregeld wordt door het Decreet Personenvervoer en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Artikel 13

Gelet op de uitbreiding van het toepassingsgebied van de Wet Reizigersvervoer, moet uitdrukkelijk bepaald worden dat de verplichting om bepaalde vergunnings-en controledocumenten aan boord van het voertuig te hebben, geldt voor het ongeregeld vervoer, het internationale geregeld vervoer, de internationale bijzondere vormen van geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer voor eigen rekening. Dit artikel vormt immers de rechtsgrond voor titel 2 van het KB van 22 mei 2014 betreffende het reizigersvervoer over de weg dat de toegang tot de markt regelt voor het betrokken vervoer. De toegang tot de markt voor het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer blijven echter geregeld worden door het Decreet Personenvervoer en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Artikel 14

De nieuw ontworpen paragraaf 9 van artikel 11 van de Wet Reizigersvervoer geeft op identieke wijze als de wijziging die door artikel 6 wordt aangebracht aan de Wet Goederenvervoer uitvoering aan het nieuwe artikel 14 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en voorziet dat wanneer de vervoersmanager zijn betrouwbaarheid verliest, hij slechts gerehabiliteerd kan worden na het slagen voor het examen vakbekwaamheid.

Artikel 15

Het oorspronkelijke artikel 17 van de Wet Reizigersvervoer verwees naar artikel 7 van de Verordening (EG) nr. 1071/2009. Het oude artikel 7 van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 voorzag dat de onderneming moest beschikken over een financiële draagkracht van ten minste 9000 euro wanneer slechts één voertuig wordt gebruikt en 5000 euro per extra voertuig.

Verordening (EU) 2020/1055 wijzigt artikel 7 van de Verordening (EG) nr. 1071/2009.
De onderneming moet aantonen dat zij beschikt over een eigen vermogen van ten minste 9000 euro voor het eerste voertuig dat wordt gebruikt, 5000 euro voor elk extra voertuig

Originele versie

met een toelaatbare maximummassa van meer dan 3,5 ton en 900 euro voor elk extra voertuig met een maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton.

De lidstaten krijgen echter de mogelijkheid strengere eisen te stellen met betrekking tot de financiële draagkracht.

Artikel 17 van de Wet Reizigersvervoer wordt vervangen en bepaalt nu dat de onderneming moet beschikken over een eigen vermogen van ten minste 9 000 euro voor het eerste voertuig, te vermeerderen met 5 000 euro voor elk bijkomend voertuig. Het gaat hier met andere woorden om een bedrag in functie van het aantal voertuigen waarvoor eensluidend gewaarmerkte afschriften van de communautaire vergunning worden aangevraagd.

Net zoals dit momenteel reeds het geval is, wordt voor elk extra voertuig een financiële eis van 5 000 euro bepaald.

Hiermee wordt dus gebruik gemaakt van de mogelijkheid om strengere eisen met betrekking tot de financiële draagkracht te stellen. In de overwegingen bij de Verordening is specifiek aangegeven: "Teneinde hoge normen voor ondernemingen te handhaven … zonder negatieve gevolgen voor de interne markt voor wegvervoer te veroorzaken, moet het de lidstaten worden toegestaan de financiële vereisten inzake het gebruik van zware voertuigen ook voor voertuigen met een toelaatbare maximummassa van niet meer dan 3,5 ton toe te passen op hun grondgebied gevestigde ondernemingen."

De in België reeds van toepassing zijnde norm van 5.000 euro voor elk bijkomend voertuig wordt dus gehandhaafd.

De eis van de financiële draagkracht heeft tot doel een zekerheid te bieden dat de onderneming op permanente basis in staat is haar financiële verplichtingen in het lopende boekjaar na te komen. Samen met de betrouwbaarheidseis en de vakbekwaamheidseis vormt het de 3 pijlers van door de Verordening bepaalde gemeenschappelijke regels die moeten bijdragen tot onder andere "een betere kwaliteit van de geleverde diensten waarbij zowel de wegvervoerondernemers, hun klanten als de gehele economie baat hebben als tot een toename van de verkeersveiligheid" (cfr. Overwegingen bij Verordening (EG) nr. 1071/2009).

Ook al heeft het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 ongevallen met voertuigen bestemd voor het reizigersvervoer niet aangeduid als een prioritair aandachtspunt, zou het ook hier contraproductief zijn om bestaande vereisten die kwaliteitsvol en verantwoord ondernemen moeten garanderen af te zwakken.

In het eerste lid van het nieuwe artikel 17 wordt bepaald dat de onderneming voldoet aan de voorwaarde van de financiële draagkracht wanneer zij aantoont dat zij op permanente basis over de vereiste bedragen beschikt.

De onderneming levert het bewijs van de financiële draagkracht aan de hand van hetzij een eigen vermogen, eventueel aangevuld met een hoofdelijke borgtocht, hetzij een hoofdelijke borgtocht. Het eigen vermogen wordt, conform de verordening, aangetoond aan de hand van de door een accountant of een daartoe naar behoren gemachtigde persoon gecertificeerde jaarrekeningen van de onderneming.

In tegenstelling tot de sector van het goederenvervoer wordt hier geen verplichte borgstelling voorzien. Wel wordt de borgstelling toegestaan als aanvulling of als alternatief. Zo wordt de nodige flexibiliteit geboden aan kleinere of beginnende ondernemingen of ondernemingen die te veel overgedragen verlies hebben gehad in het vorige boekjaar ten gevolge van de tijdelijk moeilijker economische omstandigheden in het reizigersvervoer (impact van de coronacrisis of de gestegen brandstofprijzen). Aan de vergunningverlenende overheid biedt het algemeen toestaan van een gedeeltelijke of

Originele versie

gehele borgtocht - en dus ook aan ondernemingen die een jaarrekening moeten neerleggen - een betere en langdurigere garantie inzake de financiële draagkracht. De ondernemingen kunnen er echter ook voor opteren om de financiële draagkracht aan te tonen op basis van enkel eigen vermogen, zoals ze dat tot nog toe konden met kapitaal en reserves.

De regeling in het reizigersvervoer, was en blijft dus soepeler dan die voor het goederenvervoer. Het verschil in benadering tussen de twee sectoren valt te verantwoorden doordat de sector van het reizigersvervoer doorgaans een veel stabielere sector is met minder faillissementen of kredietwaardigheidsproblemen.

Artikel 16

Artikel 11 van voorliggend decreet wijzigt artikel 4 van de Wet Reizigersvervoer zodat er ook voor het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer conform artikel 7 van de Wet Reizigersvervoer een communautaire vergunning zal worden afgeleverd als de onderneming voldoet aan de voorwaarden voor de toegang en de uitoefening van het beroep bedoeld in titel 2 van de Wet Reizigersvervoer.

De Raad van State stelde dat er omwille van de rechtszekerheid aan het ontwerp het best een overgangsbepaling zou moeten worden toegevoegd waarin wordt bepaald dat een vergunning toegekend overeenkomstig artikel 24bis van het Decreet Personenvervoer, vooraleer die bepaling wordt opgeheven bij artikel 2 voorliggend decreet, beschouwd moet worden als een communautaire vergunning zoals bedoeld in de Wet Reizigersvervoer.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Originele versie

Vlaamse Regering

Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg en de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006

Originele versie

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

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken 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 1. Inleidende bepaling

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Hoofdstuk 2. Wijzigingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Art. 2. Artikel 24bis van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, ingevoegd bij het decreet van 8 mei 2009, wordt opgeheven.

Art. 3. In artikel 63, §1, van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 8 mei 2009 en gewijzigd bij de decreten van 26 april 2019 en 29 maart 2019, wordt punt 4° opgeheven.

Hoofdstuk 3. Wijzigingen van de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg

Art. 4. Aan artikel 3, tweede lid, van de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg wordt de zinsnede "en waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2,5 ton bedraagt" toegevoegd.

Art. 5. Aan artikel 6, tweede lid, van dezelfde wet wordt de zinsnede "en waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2,5 ton bedraagt" toegevoegd.

Art. 6. In artikel 8 van dezelfde wet wordt paragraaf 9 vervangen door wat volgt:

"§9. Als een vervoersmanager conform artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 zijn betrouwbaarheid verliest, wordt hij ongeschikt verklaard om de leiding te hebben over de vervoersactiviteiten van een onderneming.

De vervoersmanager kan niet eerder worden gerehabiliteerd dan één jaar na de datum van het verlies van de betrouwbaarheidsstatus en in ieder geval niet voordat de vervoersmanager heeft aangetoond dat hij met succes een examen

Originele versie

heeft afgelegd over de onderwerpen, vermeld in deel I van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 1071/2009.".

Art. 7. Artikel 14 van dezelfde wet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 14. Een onderneming voldoet aan de voorwaarde van financiële draagkracht, vermeld in artikel 7 van Verordening (EG) nr. 1071/2009, als ze aantoont dat ze op basis van het aantal motorvoertuigen waarvoor gewaarmerkte afschriften van een nationale of communautaire vergunning zijn aangevraagd of afgegeven, op permanente basis een hoofdelijke borgtocht heeft gesteld voor ten minste:
1° 9000 euro voor het eerste motorvoertuig dat wordt gebruikt;
2° 5000 euro voor elk extra motorvoertuig of samenstel van voertuigen dat wordt gebruikt.".

Art. 8. In artikel 41, §3, 5°, van dezelfde wet wordt de zinsnede "leden 2 en 3" vervangen door de zinsnede "lid 2, 2bis en 3".

Art. 9. Aan artikel 55, eerste lid, van dezelfde wet wordt de zinsnede "en waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2,5 ton bedraagt" toegevoegd.

Hoofdstuk 4. Wijzigingen van de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006

Art. 10. Artikel 2 van de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 2. Deze wet is van toepassing op de volgende vormen van reizigersvervoer:
1° de ongeregelde vervoersdiensten, ongeacht of ze worden verricht in hoofdberoep of in bijberoep;
2° de internationale geregelde en de internationale bijzonder geregelde vervoersdiensten, ongeacht of ze worden verricht in hoofdberoep of in bijberoep;
3° het ongeregeld vervoer voor eigen rekening;

Originele versie

4° het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer;
5° de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer.”.

Art. 11. In artikel 4 van dezelfde wet wordt de zinsnede “artikel 2, 1° en 2°” vervangen door de zinsnede “artikel 2, 1°, 2°, 4° en 5°”.

Art. 12. In artikel 5 van dezelfde wet wordt tussen het woord “nationaal” en het woord “vervoer” het woord “ongeregeld” ingevoegd.

Art. 13. In artikel 6 van dezelfde wet wordt de zinsnede “artikel 2” vervangen door de zinsnede “artikel 2, 1°, 2° en 3°,”.

Art. 14. In artikel 11 van dezelfde wet wordt paragraaf 9 vervangen door wat volgt:

“§9. Als een vervoersmanager conform artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 zijn betrouwbaarheid verliest, wordt hij ongeschikt verklaard om de leiding te hebben over de vervoersactiviteiten van een onderneming.

De vervoersmanager kan niet eerder worden gerehabiliteerd dan één jaar na de datum van het verlies van de betrouwbaarheidsstatus en in ieder geval niet voordat de vervoersmanager heeft aangetoond dat hij met succes een examen heeft afgelegd over de onderwerpen, vermeld in deel I van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 1071/2009.”.

Originele versie

Art. 15. Artikel 17 van dezelfde wet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 17. De onderneming voldoet aan de voorwaarde van financiële draagkracht, vermeld in artikel 7 van Verordening (EG) nr. 1071/2009, als ze aantoont dat ze op basis van het aantal voertuigen waarvoor gewaarmerkte afschriften van de communautaire vergunning zijn aangevraagd of afgegeven, op permanente basis beschikt over in totaal ten minste:

1° 9000 euro voor het eerste voertuig dat wordt gebruikt;

2° 5000 euro voor elk extra voertuig dat wordt gebruikt.

De onderneming levert het bewijs van de financiële draagkracht, vermeld in het eerste lid, aan de hand van een van de volgende elementen:

1° een eigen vermogen dat eventueel is aangevuld met een hoofdelijke borgtocht;

2° een hoofdelijke borgtocht.

Het eigen vermogen, vermeld in het tweede lid, 1°, wordt aangetoond met de jaarrekeningen van de onderneming die een accountant of een persoon die daarvoor naar behoren is gemachtigd, heeft gecertificeerd.".

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Originele versie



OMZETTING EUROPEES MOBILITEITSPAKKET

MORA
Mobiliteitsraad

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Originele versie

Adviesvraag	Voorontwerp decreet tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg en de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Ontvangst adviesvraag	18 juli 2022
Goedkeuring raad	2 september 2022 (via schriftelijke procedure)

Contactpersonen	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be
	Ann Wuyts	awuyts@serv.be

Advies

Op maandag 18 juli 2022 ontving de Mobiliteitsraad de adviesvraag over het voorontwerp van decreet dat wijzigingen aanbrengt aan het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg. Deze wijzigingen zijn het gevolg van de verplichte omzetting van het Europees Mobiliteitspakket.

In dit advies maakt de Raad een onderscheid tussen bepalingen die een impact hebben op de sector van het goederenvervoer en bepalingen met een impact op de sector van het reizigersvervoer. Er is echter één gemeenschappelijk aandachtspunt dat zowel op de wijzigingen inzake goederenvervoer als reizigersvervoer van toepassing is, namelijk (het gebrek aan) betrokkenheid van de relevante sectororganisaties.

Originele versie

1. Consulteer de sector vóór de omzetting

De MORA vindt het belangrijk om vóór de omzetting van Europese regelgeving de betrokken sectororganisaties te consulteren en hun opmerkingen mee te nemen in het verdere beleidsproces.

Door een voorafgaandelijke consultatie had de Vlaamse Regering kunnen anticiperen op de meeste elementen uit dit advies. De Raad brengt hierna noodzakelijke aanvullingen, praktische onduidelijkheden en ontbrekende elementen aan.

Meer in het algemeen benadrukt de MORA het belang van consultatie en vroegtijdige betrokkenheid van alle relevante stakeholders om draagvlak te creëren over nieuwe regelgeving.

2. Wetgeving omtrent goederenvervoer

Omtrent goederenvervoer adviseert de MORA over de omzetting van het Europese Mobiliteitspakket. Tevens wil de Raad dit moment aangrijpen om de wetgeving die zal gewijzigd worden met het voor advies voorliggende decreet aan te passen aan gewijzigde mobiliteitscontext.

2.1 Creëer een gelijk speelveld inzake toegang tot het beroep

Het Europese Mobiliteitspakket breidt de toegang tot het beroep uit door waardoor voor elk grensoverschrijdend vervoer verricht met een voertuig van 2,5 ton de voorwaarden van toegang

tot het beroep van vervoersondernemer moet voldaan zijn. In België lag de grens al bij voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500 kg. In de wetgeving was bovendien voorzien dat een verdere verlaging op een eenvoudige manier kon gebeuren. De Europese verlaging raakt bijgevolg de Belgische wetgeving niet.

De Raad is voorstander van een gelijk speelveld voor alle vormen van goederenvervoer over de weg. Daarom adviseert de MORA om het toepassingsgebied van de vervoerswetgeving uit te breiden, ook voor deze met een laadvermogen van minder dan 500 kg. De MORA acht deze uitbreiding nodig gezien de wijzigende mobiliteitscontext met een opkomst van de e-commerce, de opkomst van nieuwe vormen van logistiek zoals fietslogistiek en negatieve gevolgen van de verdere camionettisering. De uitbreiding van het toepassingsgebied zal zorgen voor minimale kwaliteitsvereisten voor iedereen die aan goederenvervoer over de weg wil doen.

De Raad pleit wel om de voorwaarden te differentiëren volgens laadvermogen. Het Europese Mobiliteitspakket voorziet deze mogelijkheid zodat lidstaten een onderscheid kunnen maken tussen lichte en zware voertuigen bij de vereisten voor de toegang tot het beroep. De Raad benadrukt dat deze vereisten niet even streng moeten zijn voor bijvoorbeeld fietskoeriers als voor zware vrachtwagens.

De Raad roept de Vlaamse minister van mobiliteit op deze differentiatie vorm te geven, in overleg met alle betrokken actoren. Bij dit overleg moeten vertegenwoordigers van alle gewichtsklassen van goederenvervoer over de weg samen geconsulteerd worden.

De Raad adviseert om deze uitbreiding van de toegang tot het beroep samen met de andere gewesten te realiseren en in te voeren om gewestshopping tegen te gaan.

2.2 Pas de definitie van motorvoertuig aan

Om de wetgeving toekomstbestendig te maken, adviseert de MORA om in diverse artikelen van de wetgeving de term “motorvoertuig” te veranderen in “vervoermiddel”. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de verwachte decarbonisatie van de sector en de noodzaak om, gezien de mobiliteitsontwikkelingen, de uitzonderingen op de wetgeving te herbekijken. In volgende paragrafen gaat de Raad dieper in op deze onderbouwing. Ook formuleert de Raad een voorstel van definitie.

2.2.1 Anticipeer op decarbonisatie in de transportsector

De komende jaren zal de transportsector moeten vergroenen. De bestaande verbrandingsmotoren zullen vervangen worden door alternatieve aandrijfsystemen. Bij het goederenvervoer is het nog onduidelijk welke technologieën zullen gebruikt worden. Vermoedelijk wordt het een mix van meerdere technologieën afhankelijk van de vervoersafstand waarop de voertuigen zullen ingezet worden. Ook staat nog niet vast of de aandrijving nog zal gebeuren door een “motor”, iets wat bij fietslogistiek al niet meer het geval is.

Originele versie

Om de wetgeving toekomstgericht te maken, stelt de MORA voor om nu al rekening te houden met de decarbonisatie en technologieneutrale terminologie te hanteren in het decreet. Het kan niet de bedoeling zijn dat voertuigen die niet meer uitgerust zijn met een verbrandingsmotor of geen motor hebben, niet (meer) onder de wetgeving vallen. De Raad adviseert daarom in de definities van het toepassingsgebied een wijzing aan te brengen bij de term “motorvoertuig” en deze term te veranderen in “vervoermiddel”.

2.2.2 Beperk de uitzonderingen op de regelgeving

De huidige wetgeving voorziet een reeks uitzonderingen die vandaag niet meer zo vanzelfsprekend zijn. De uitzonderingen die voorzien zijn bij het KB van 1 december 1975 zijn spoorvoertuigen, bromfietsen, motorfietsen en drie- en vierwielers met motor.

De Raad adviseert om al deze voertuigen, met uitzondering van de spoorvoertuigen, ook onder de wetgeving te laten vallen. De Raad ziet de omzetting van de Europese verordening als het geschikt moment om deze aanpassingen door te voeren. Zoals in een vorige paragraaf gesteld, kan de gezocht worden naar aangepaste voorwaarden volgens de gewichtsklasse van de voertuigen.

2.2.3 Vervang motorvoertuig door vervoermiddel

Concluderend uit de twee bovenstaande paragrafen, adviseert de MORA om de definitie in artikel 5 5° van de Wet, “motorvoertuig” te veranderen in “vervoermiddel”: elk landvoertuig, hetzij met een motor hetzij met een andere aandrijving, bestemd om op eigen kracht te rijden, of aangedreven door mankracht, met uitzondering van spoorvoertuigen.

Ook in de andere artikelen van de bestaande wetgeving dient dan de term “motorvoertuig” vervangen te worden door “vervoermiddel”. Eventuele incongruenties tussen dit woord en het woord vervoermiddel zoals opgenomen in de tekst van de definitie 7° van artikel 5 van de vervoerswet moet weggewerkt worden.

2.3 Vervolledig de omzetting van het Mobiliteitspakket

De MORA stelt vast dat een aantal zaken uit het Europese Mobiliteitspakket niet ten volle omgezet zijn in Vlaamse regelgeving. Aangezien de Vlaamse Regering de wetgeving nu wijzigt, is het zinvol om deze ontbrekende elementen in deze fase mee om te zetten. Het gaat over de vestigingseis, de betrouwbaarheid en de cabotageregels.

2.3.1 Voorzie de mogelijkheid om de vestigingseis te kunnen nagaan

De bestaande transportwetgeving bepaalt dat de vrachtbrieven altijd beschikbaar moeten zijn in de vestiging van de onderneming. Het Mobiliteitspakket breidt deze vestigingseis uit met een aantal voorwaarden die niet zijn opgenomen in het voorontwerp van decreet.

Het is nu onder meer ook verplicht voor voertuigen die gebruikt worden voor internationaal vervoer dat zij na 8 weken naar een exploitatievestiging in de lidstaat van vestiging terugkeren. De Europese Commissie heeft aangegeven dat elke lidstaat dit kan controleren, dus niet enkel de

Originele versie

lidstaat van vestiging. De terugkeerplicht van de voertuigen is een belangrijk element in de strijd tegen oneerlijke concurrentie, sociale dumping en postbusvennootschappen.

De Raad vraagt om in het voorontwerp van decreet op te nemen dat bij controles naar bewijsstukken dienaangaande kan worden gevraagd. Daarnaast moeten ook de nodige strafsancties worden voorzien.

2.3.2 Neem het verstrengen van betrouwbaarheidseisen mee op

De Belgische wetgeving bepaalt dat een onderneming voldoet aan de voorwaarde van betrouwbaarheid wanneer noch zijzelf, noch de door haar aangewezen vervoersmanager, noch de personen belast met het dagelijks bestuur van de onderneming, in België of in het buitenland welbepaalde inbreuken hebben gepleegd. Het Europees mobiliteitspakket breidt deze inbreukenlijst uit. De Vlaamse Regering neemt deze inbreuken niet over in het voorontwerp van decreet. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om dit wel te doen. Het gaat onder meer om inbreuken tegen de detachering van werknemers in het wegvervoer, contractuele bepalingen en cabotage.

De Europese wetgeving voorziet nu een aangepaste administratieve procedure bij veroordeling van de vervoersmanager voor een ernstig strafbaar feit. Deze aangepaste administratieve procedure zou ook moeten opgenomen worden in het voorontwerp van decreet. De Raad is voorstander van de strenge eisen, maar wil ze wel beperken in de tijd.

De Belgische wetgeving bepaalt ook dat transportondernemingen worden gecontroleerd op basis van een risicoclassificatiesysteem waarbij men zich richt op ondernemingen die geclassificeerd zijn als ondernemingen met een verhoogd risico. De nieuwe inbreuken uit het Mobiliteitspakket moeten ook opgenomen te worden in het Vlaams risicoclassificatiesysteem.

De wetgeving over de medeverantwoordelijkheid bepaalt dat de opdrachtgever moet nagaan of de vervoerder beschikt over een transportvergunning. Hiervoor werd de database B-ERRU ontwikkeld. Het Mobiliteitspakket bepaalt nu ook dat de naam van de vervoersmanagers wordt ogenomen in de database. Het voorontwerp van decreet neemt dit niet expliciet op, wat de MORA wel nodig acht.

2.3.3 Vul cabotageregels aan om oneerlijke concurrentie te vermijden

Wat de toegang tot de markt betreft en meer bepaald de regels rond cabotage werd de bepaling en verbalisering van de cooling-offperiode en de controle op de documenten van de laatste vier dagen voor het internationale vervoer dat cabotage toelaat niet opgenomen in het decreet. De Raad vraagt om ook dit element op te nemen.

De MORA vindt het daarnaast belangrijk dat bij gecombineerd vervoer het voor- of natraject over land dat enkel op Belgisch grondgebied plaatsvindt als cabotage wordt beschouwd om oneerlijke concurrentie op onze interne vervoersmarkt te vermijden. Aan artikel 10 van de Verordening 1072/2009 betreffende toegang tot de markt, wordt namelijk een lid 7 toegevoegd dat de lidstaten toelaat om het uitvoeren van begin- en eindtrajecten van gecombineerd vervoer onder de cabotageregels te brengen. Op die manier wordt vermeden dat nationale ritten van en naar onze

Originele versie

havens en spoorterminals gebeuren door chauffeurs uit lageloonlanden, waarmee Vlaamse vervoerders niet kunnen concurreren.

3. Wetgeving omtrent reizigersvervoer

De bepalingen toegang tot het beroep uit het decreet personenvervoer (2001) worden opgeheven door artikels 2 en 3 van het voor advies voorliggend ontwerpdecreet.

De bepalingen in artikels 10 tot 14 zorgen ervoor dat de huidige Vlaamse regelgeving over de toegang tot het beroep vervangen wordt door een aanpassing aan de federale wet reizigersvervoer. Waar de communautaire vergunning momenteel functioneert als bewijs van toegang tot de markt voor het ongeregeld vervoer, zal deze nu ook gebruikt worden als bewijs van toegang tot het beroep voor het geregeld en het bijzonder geregeld vervoer.

De MORA heeft geen feitelijk bezwaar tegen het hanteren van de communautaire vergunning als toegang tot het beroep. Toch vindt de Raad het eigenaardig om dit instrument te hanteren, niet in het minst omdat gebruik gemaakt wordt van federale regelgeving voor een in theorie geregionaliseerde bevoegdheid. Er is echter nog geen politiek akkoord over de regionalisering van deze bevoegdheid. De MORA vindt het een gemiste kans dat deze beleidswijziging niet is aangegrepen om de regionalisering te finaliseren.

Het gebrek aan overgangsmaatregelen toont voor de MORA een gebrekkige omzetting van de Europese regelgeving. Het is onduidelijk wat gebeurt met ondernemingen die nu nog een geldige toegang tot beroep hebben wanneer de oude regelgeving op Vlaams niveau ophoudt te bestaan en de nieuwe regelgeving in werking treedt. De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om hiervoor duidelijke overgangsmaatregelen in het leven te roepen zodat ondernemingen op een rechtsgeldige manier kunnen opereren terwijl ze zich in overeenstemming brengen met de nieuwe regelgeving. Eventuele administratieve lasten voor vervoersondernemingen moeten hierbij tot een minimum herleid worden.

Ten slotte wil de MORA van deze adviesvraag gebruik maken om te pleiten voor meer Vlaams initiatief inzake het B-ERRU-register. Het is voor de Raad onduidelijk of de gegevens met betrekking tot het geregeld en bijzonder geregeld vervoer worden opgenomen in het centrale register. Ondanks berichten over Vlaams-federaal overleg hierover, is het onduidelijk wat de huidige stand van zaken is. De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om hier spoedig en grondig werk van te maken.

Originele versie

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 72.403/3
van 21 december 2022

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg en de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006’

Originele versie

Op 24 oktober 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg en de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 29 november 2022. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Inge VOS, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 21 december 2022.

*

Originele versie

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond[1], alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt volgens de memorie van toelichting ertoe uitvoering te geven aan verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 ‘houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector’.

Daartoe worden vooreerst in het decreet van 20 april 2001 ‘betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg’ twee bepalingen opgeheven die de toegang tot het beroep regelen (artikelen 2 en 3 van het voorontwerp).

Vervolgens worden de wet van 15 juli 2013 ‘betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg’ (hierna: de wet goederenvervoer) (artikelen 4 tot 9) en de wet van 15 juli 2013 ‘betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006’ (hierna: de wet reizigersvervoer) (artikelen 10 tot 15) gewijzigd. Zo wordt onder meer in beide wetten bepaald dat een vervoermanager die zijn betrouwbaarheid verliest, ongeschikt wordt verklaard (artikelen 6 en 14) en wordt geregeld over welk vermogen of welke borg een onderneming moet beschikken om te voldoen aan de voorwaarde van financiële draagkracht vermeld in artikel 7 van verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 ‘tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de

[1] Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

Originele versie

voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad' (artikelen 7 en 15).

ALGEMENE OPMERKINGEN

3.1. Luidens het ontworpen artikel 14 van de wet goederenvervoer en artikel 17 van de wet reizigersvervoer (artikelen 7 en 15 van het voorontwerp) voldoet een onderneming aan de voorwaarde van financiële draagkracht vermeld in artikel 7 van verordening (EG) nr. 1071/2009 als ze beschikt over een hoofdelijke borgtocht of een eigen vermogen voor ten minste 9.000 euro voor het eerste motorvoertuig dat wordt gebruikt en 5.000 euro voor elk extra motorvoertuig of samenstel van voertuigen dat wordt gebruikt.

3.2. Artikel 7, lid 1, van verordening (EG) nr. 1071/2009 waarnaar wordt verwezen, luidt:

> "Om te voldoen aan artikel 3, lid 1, onder c), moet een onderneming op permanente basis in staat zijn haar financiële verplichtingen in het lopende boekjaar na te komen. De onderneming toont aan de hand van haar door een accountant of een daartoe naar behoren gemachtigde persoon gecertificeerde jaarrekeningen aan dat zij voor elk jaar beschikt over een eigen vermogen van in totaal ten minste:
>
> a) 9 000 EUR voor het eerste motorvoertuig dat wordt gebruikt;
>
> b) 5 000 EUR voor elk extra motorvoertuig of samenstel van voertuigen dat wordt gebruikt, met een toelaatbare maximummassa van meer dan 3,5 ton, en
>
> c) 900 EUR voor elk extra motorvoertuig of samenstel van voertuigen dat wordt gebruikt, met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton;
>
> Ondernemingen die goederenvervoer over de weg verrichten met uitsluitend motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, moeten op basis van door een accountant of een daartoe naar behoren gemachtigde persoon gecertificeerde jaarrekeningen aantonen dat zij voor elk jaar kunnen beschikken over een eigen vermogen van in totaal ten minste:
>
> a) 1 800 EUR voor het eerste motorvoertuig dat wordt gebruikt, en
>
> b) 900 EUR voor elk extra voertuig dat wordt gebruikt.
>
> De lidstaten kunnen verlangen dat op hun grondgebied gevestigde ondernemingen aantonen dat zij voor deze voertuigen over dezelfde bedragen aan eigen vermogen beschikken als voor de voertuigen bedoeld in de eerste alinea. In dergelijke gevallen stelt de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat de Commissie hiervan in kennis, en de Commissie maakt deze informatie openbaar."

Originele versie

In de ontworpen regeling wordt echter enkel gewag gemaakt van een bedrag van 9.000 euro voor het eerste voertuig dat wordt gebruikt en 5.000 euro voor elk extra voertuig. Gevraagd of die regeling dan ook niet op gespannen voet staat met het aangehaalde artikel 7, antwoordde de gemachtigde:

> "Wij halen onze motivering uit artikel 7, lid 1, eerste, tweede en derde alinea van Verordening (EG) nr. 1071/2009, samen gelezen met overweging 15 van de Verordening (EU) nr. 2020/1055.
>
> Artikel 7, lid 1, eerste en tweede alinea stellen telkens dat een onderneming over een eigen vermogen van in totaal ten minste bepaalde bedragen moet beschikken.
>
> Artikel 7, lid 1, derde alinea van Verordening (EG) nr. 1071/2009 bepaalt het volgende: 'De lidstaten kunnen verlangen dat op hun grondgebied gevestigde ondernemingen aantonen dat zij voor deze voertuigen over dezelfde bedragen aan eigen vermogen beschikken als voor de voertuigen bedoeld in de eerste alinea. In dergelijke gevallen stelt de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat de Commissie hiervan in kennis, en de Commissie maakt deze informatie openbaar.'
>
> Overweging 15 van de Verordening (EU) nr. 2020/1055 luidt als volgt: '(15) Teneinde hoge normen voor ondernemingen te handhaven en tot stand te brengen zonder negatieve gevolgen voor de interne markt voor wegvervoer te veroorzaken, moet het de lidstaten worden toegestaan de financiële vereisten inzake het gebruik van zware voertuigen ook voor voertuigen met een toelaatbare maximummassa van niet meer dan 3,5 ton toe te passen op hun grondgebied gevestigde ondernemingen.'
>
> Bij de totstandkoming van de Verordening (EU) nr. 2020/1055 zijn we van deze lezing uitgegaan. Ook andere Europese lidstaten houden er deze lezing op na. Net zoals Vlaanderen behoudt Nederland het bestaande, strengere systeem van 9000 EUR borg voor het eerste voertuig en 5000 EUR per volgend voertuig voor alle voertuigcategorieën. "Na overleg met de NIWO, de ILT en de sector wordt voorgesteld om in Nederland de huidige eisen van financiële draagkracht te behouden, omdat Nederland al een -toegestane-strengere vergunningsgrens van 500 kg laadvermogen hanteert."

3.3. Vooreerst moet worden vastgesteld dat artikel 7, lid 1, van verordening (EG) nr. 1071/2009 voor ondernemingen die beschikken over zowel motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van meer dan 3,5 ton, als motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, voor de extra gebruikte voertuigen in twee verschillende bedragen voorziet, namelijk 5.000 euro voor de extra gebruikte voertuigen van meer dan 3,5 ton en 900 euro voor de extra gebruikte voertuigen van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton. In zoverre de ontworpen regeling voor die ondernemingen voor elk extra gebruikt voertuig een eigen vermogen van 5.000 euro vereist, ook voor de voertuigen van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, is ze niet bestaanbaar met die verordeningsbepaling.

Uit het gegeven dat in artikel 7, lid 1, van verordening (EG) nr. 1071/2009 wordt bepaald dat het eigen vermogen van de ondernemingen *ten minste* 9000 euro bedraagt voor het eerste voertuig, en 5.000 of 900 euro voor elk extra gebruikt voertuig, kan ook niet worden afgeleid dat het de lidstaten toestaat om in hogere bedragen te voorzien. De verordening beoogt immers om in uniforme regels te voorzien teneinde een eerlijke mededinging tussen vervoersbedrijven te bewerkstelligen. Zoals ook uit overweging 10 bij de voormelde verordening blijkt, wordt met de

Originele versie

woorden “ten minste” aangegeven dat het om een minimale financiële draagkracht gaat, maar niet dat de lidstaten ter zake strengere vereisten kunnen opleggen.

3.4. Vervolgens moet worden vastgesteld dat de draagwijdte onzeker is van het derde lid van artikel 7 van verordening (EG) 1071/2019, waaruit voortvloeit dat lidstaten kunnen verlangen dat op hun grondgebied gevestigde ondernemingen die enkel beschikken over motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, aantonen dat zij voor deze voertuigen over dezelfde bedragen aan eigen vermogen beschikken als voor de voertuigen *bedoeld in de eerste alinea*, zijnde het eigen vermogen van ondernemingen die (ook) over voertuigen of samenstellen van voertuigen van meer dan 3,5 ton beschikken.

Weliswaar kan uit die bepaling met zekerheid worden afgeleid dat lidstaten kunnen vereisen dat ondernemingen die enkel beschikken over motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, een eigen vermogen moeten hebben van 9000 euro voor het eerste gebruikte voertuig. Het is echter onduidelijk of voor de extra gebruikte voertuigen het in het eerste lid, b), vermelde bedrag van 5.000 euro geldt, dan wel het in punt c) van die bepaling vermelde bedrag van 900 euro, dat immers geldt “voor elk extra motorvoertuig of samenstel van voertuigen dat wordt gebruikt, met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton”.

Gelet op die onzekerheid nemen de stellers van het voorontwerp het best contact op met de Europese Commissie om zich over de draagwijdte van artikel 7, lid 3, van verordening (EG) nr. 1071/2009 te vergewissen en om na te gaan of de ontworpen regeling ermee bestaanbaar is.

4. Luidens het ontworpen artikel 8, § 9, van de wet goederenvervoer en het ontworpen artikel 11, § 9, van de wet reizigersvervoer (artikelen 6 en 14 van het voorontwerp) wordt een vervoersmanager die zijn betrouwbaarheid verliest conform artikel 6 van verordening (EG) nr. 1071/2009, ongeschikt verklaard om de leiding te hebben over de vervoersactiviteiten van een onderneming. Hij kan niet eerder worden gerehabiliteerd dan één jaar na de datum van het verlies van de betrouwbaarheidsstatus en in ieder geval niet voordat hij heeft aangetoond dat hij met succes een examen heeft afgelegd over de onderwerpen vermeld in deel I van bijlage I bij die verordening.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde dat de vervoersmanager door de minister of zijn gemachtigde, overeenkomstig de overige bepalingen van de wet goederenvervoer of de wet reizigersvervoer, ongeschikt zou worden verklaard.

Dit zou in de tekst van het voorontwerp moeten worden verduidelijkt, evenals wie de betrokkene vervolgens rehabiliteert.

Originele versie

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Opschrift

5. Luidens wetgevingstechnische voorschriften moet het opschrift van een norm nauwkeurig, volledig en beknopt zijn. Dat laatste impliceert dat het onderwerp van de tekst in zo weinig mogelijk woorden wordt weergegeven.[2]

In dit geval kan bezwaarlijk worden voorgehouden dat aan dit vereiste is voldaan. De aaneenschakeling van verwijzing naar drie wetgevende normen, waarvan er twee zijn die een bijzonder lang opschrift hebben, maakt het opschrift van het voorontwerp overmatig lang.

Hierop gewezen stelde de gemachtigde voor om te schrijven:

"Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen tot gedeeltelijke uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad"

Hiermee kan worden ingestemd, mits ook het volledige opschrift van verordening (EU) 2020/1055 wordt vermeld.

Artikel 5

6. Artikel 5 van het voorontwerp strekt ertoe in artikel 6, tweede lid, van de wet goederenvervoer te preciseren dat de mogelijkheid voor de Koning om in aangepaste voorwaarden te voorzien inzake vestiging, betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële draagkracht enkel geldt wanneer het beroep van vervoerder van goederen over de weg wordt uitgeoefend door middel van motorvoertuigen of van slepen waarvan het nuttig laadvermogen niet meer dan vijfhonderd kg bedraagt *en waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2,5 ton bedraagt*.

Zoals de gemachtigde erkende, moet dezelfde toevoeging ook in het derde lid van artikel 6 gebeuren.

Artikel 9

7. Artikel 9 van het voorontwerp strekt ertoe het toepassingsgebied van de overgangsbepaling vervat in artikel 55 van de wet goederenvervoer te beperken tot motorvoertuigen of slepen waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2,5 ton bedraagt.

Originele versie

[2] Omzendbrief betreffende de Wetgevingstechniek VR 2019/4, aanwijzing 50.

Gevraagd of voor die bepaling niet in een bijzondere inwerkingtredingsregeling moet worden voorzien, antwoordde de gemachtigde:

> "We voorzien geen overgangsregeling gezien wij van oordeel zijn dat er zich in de praktijk geen problemen zullen voordoen. Voorliggend ontwerp van decreet zorgt ervoor dat de Wet Goederenvervoer in overeenstemming wordt gebracht met Verordening (EU) nr. 2020/1055, maar het gaat hier slechts over de aanpassing van de bewoording. In de praktijk zijn er geen voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 2,5 ton die een nuttig laadvermogen van minder dan 500 kg hebben."

Voor zover er inderdaad geen gevallen zijn van motorvoertuigen of slepen waarvan het nuttig laadvermogen niet meer dan vijfhonderd kg bedraagt en waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2,5 ton bedraagt, kan hiermee worden ingestemd.

Artikel 10

8.1. Luidens het ontworpen artikel 2, 3°, van de wet reizigersvervoer is die wet van toepassing op "het ongeregeld vervoer voor eigen rekening".

Nochtans wordt in de memorie van toelichting het volgende gesteld:

> "In punt 3° wordt verduidelijkt dat het om ongeregeld vervoer voor eigen rekening gaat. De Wet Reizigersvervoer is bijgevolg niet van toepassing op het vervoer voor eigen rekening dat tot op vandaag geregeld wordt door het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg. Artikel 1, lid 4, b) van Verordening (EG) nr. 1071/2009 bepaalt immers dat de verordening niet van toepassing is op ondernemingen die personenvervoer over de weg uitsluitend voor niet-commerciële doeleinden verrichten, of die een andere hoofdactiviteit uitoefenen dan die van ondernemer van personenvervoer over de weg."

Hieruit lijkt voort te vloeien dat het niet de bedoeling is dat de wet reizigersvervoer van toepassing zou zijn op het vervoer voor eigen rekening, terwijl uit het ontworpen artikel 2, 3°, het tegenovergestelde voortvloeit. Hierop gewezen, verklaarde de gemachtigde:

> "Het ontworpen artikel 2, 3°, zorgt daardoor nu inderdaad voor een contradictie met Verordening (EG) nr. 1071/2009, dus stellen we voor om punt 3° te schrappen zodat de uitzondering die voorzien is in artikel 1, lid 4, eerste alinea, b) van Verordening (EG) 1071/2009 zonder restricties kan gelden."

Hiermee kan worden ingestemd. In het verlengde hiervan is het raadzaam artikel 12 van het voorontwerp te vervangen door een bepaling die ertoe strekt artikel 5 van die wet, die eveneens het (nationaal) vervoer voor eigen rekening betreft, op te heffen. In artikel 22, 3°, van het decreet van 20 april 2001 wordt immers reeds bepaald dat voor het vervoer voor eigen rekening vereist is dat de gebruikte voertuigen door een personeelslid van de natuurlijke of rechtspersoon of door de natuurlijke persoon zelf worden bestuurd. Bovendien moet in artikel 13 van het voorontwerp de verwijzing naar artikel 2, 3°, worden weggelaten.

8.2.1. Luidens het ontworpen artikel 2, 4° en 5°, van de wet reizigersvervoer is die wet van toepassing op het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de niet-grensoverschrijdende

Originele versie

bijzondere vormen van geregeld vervoer. Vermits voor die bepaling niet in een bijzondere inwerkingtredingsbepaling wordt voorzien, zal ze van toepassing zijn de tiende dag na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

De gemachtigde gaf hieromtrent de volgende toelichting:

"We voorzien geen overgangsregeling gezien wij van oordeel zijn dat er zich in de praktijk geen problemen zullen voordoen.

Artikel 24*bis* van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg regelde de toegang tot het beroep voor het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer. Deze regeling is inhoudelijk dezelfde als deze voorzien in de te wijzigen Wet Reizigersvervoer.

Bovendien vereist artikel 7, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 dat de onderneming elk jaar moet beschikken over de nodige financiële draagkracht. Een overgangsregeling lijkt niet verenigbaar met deze bewoording."

8.2.2. Uit het ontworpen artikel 4 van de wet reizigersvervoer (artikel 11 van het voorontwerp) vloeit voort dat ondernemingen die niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer verrichten, over een communautaire vergunning moeten beschikken. Ook die bepaling treedt in werking de tiende dag na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Ook al kan met de gemachtigde worden aangenomen dat de regeling in artikel 24*bis* van het decreet van 20 april 2001 inhoudelijk overeenstemt met die in de wet reizigersvervoer, en dat gelet hierop die wet met onmiddellijke inwerkingtreding van toepassing kan worden verklaard op het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer, zou omwille van de rechtszekerheid aan het voorontwerp het best een overgangsbepaling worden toegevoegd waarin wordt bepaald dat een vergunning toegekend overeenkomstig artikel 24*bis* van het decreet van 20 april 2001, vooraleer die bepaling wordt opgeheven bij artikel 2 van de aan te nemen wet, beschouwd moet worden als een communautaire vergunning zoals bedoeld in de wet reizigersvervoer.

Originele versie

Slotopmerking

9. Aan het voorontwerp moet nog een inleidende bepaling worden toegevoegd waarin wordt vermeld dat het aan te nemen decreet voorziet in de uitvoering van verordening (EU) 2020/1055.

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS Jeroen VAN NIEUWENHOVE

Originele versie

Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen tot gedeeltelijke uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector

Originele versie

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

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken 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 1. Inleidende bepaling

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Dit decreet voorziet in de gedeeltelijke uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector.

Hoofdstuk 2. Wijzigingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Art. 2. Artikel 24bis van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, ingevoegd bij het decreet van 8 mei 2009, wordt opgeheven.

Art. 3. In artikel 63, §1, van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 8 mei 2009 en gewijzigd bij de decreten van 26 april 2019 en 29 maart 2019, wordt punt 4° opgeheven.

Hoofdstuk 3. Wijzigingen van de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot

vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg

Art. 4. Aan artikel 3, tweede lid, van de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg wordt de zinsnede "en waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2,5 ton bedraagt" toegevoegd.

Art. 5. Aan artikel 6, tweede lid en derde lid, van dezelfde wet wordt telkens de zinsnede "en waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2,5 ton bedraagt" toegevoegd.

Art. 6. In artikel 8 van dezelfde wet wordt paragraaf 9 vervangen door wat volgt:

"§9. Als een vervoersmanager conform artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 zijn betrouwbaarheid verliest, wordt hij door de minister of zijn gemachtigde ongeschikt verklaard om de leiding te hebben over de vervoersactiviteiten van een onderneming.

De vervoersmanager kan niet eerder door de minister of zijn gemachtigde worden gerehabiliteerd dan één jaar na de datum van het verlies van de betrouwbaarheidsstatus en in ieder geval niet voordat de vervoersmanager heeft aangetoond dat hij met succes een examen heeft afgelegd over de onderwerpen, vermeld in deel I van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 1071/2009.".

Art. 7. Artikel 14 van dezelfde wet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 14. Een onderneming voldoet aan de voorwaarde van financiële draagkracht, vermeld in artikel 7 van Verordening (EG) nr. 1071/2009, als ze aantoont dat ze op basis van het aantal motorvoertuigen waarvoor gewaarmerkte afschriften van een nationale of communautaire vergunning zijn aangevraagd of afgegeven, op permanente basis een hoofdelijke borgtocht heeft gesteld voor ten minste:

1° 9000 euro voor het eerste motorvoertuig dat wordt gebruikt;

2° 5000 euro voor elk extra motorvoertuig of samenstel van voertuigen dat wordt gebruikt.".

Art. 8. In artikel 41, §3, 5°, van dezelfde wet wordt de zinsnede "leden 2 en 3" vervangen door de zinsnede "lid 2, 2bis en 3".

Originele versie

Art. 9. Aan artikel 55, eerste lid, van dezelfde wet wordt de zinsnede "en waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2,5 ton bedraagt" toegevoegd.

Hoofdstuk 4. Wijzigingen van de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006

Art. 10. Artikel 2 van de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 2. Deze wet is van toepassing op de volgende vormen van reizigersvervoer:
1° de ongeregelde vervoersdiensten, ongeacht of ze worden verricht in hoofdberoep of in bijberoep;
2° de internationale geregelde en de internationale bijzonder geregelde vervoersdiensten, ongeacht of ze worden verricht in hoofdberoep of in bijberoep;
3° het ongeregeld vervoer voor eigen rekening voor wat betreft de toegang tot de markt conform artikel 5 en 6;
4° het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer voor wat betreft de toegang tot het beroep;
5° de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer voor wat betreft de toegang tot het beroep.".

Art. 11. In artikel 4 van dezelfde wet wordt de zinsnede "artikel 2, 1° en 2°" vervangen door de zinsnede "artikel 2, 1°, 2°, 4° en 5°".

Art. 12. In artikel 5 van dezelfde wet wordt tussen het woord "nationaal" en het woord "vervoer" het woord "ongeregeld" ingevoegd.

Art. 13. In artikel 6 van dezelfde wet wordt de zinsnede "artikel 2" vervangen door de zinsnede "artikel 2, 1°, 2° en 3°,".

Art. 14. In artikel 11 van dezelfde wet wordt paragraaf 9 vervangen door wat volgt:

Originele versie

"§9. Als een vervoersmanager conform artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 zijn betrouwbaarheid verliest, wordt hij door de minister of zijn gemachtigde ongeschikt verklaard om de leiding te hebben over de vervoersactiviteiten van een onderneming.

De vervoersmanager kan niet eerder door de minister of zijn gemachtigde worden gerehabiliteerd dan één jaar na de datum van het verlies van de betrouwbaarheidsstatus en in ieder geval niet voordat de vervoersmanager heeft aangetoond dat hij met succes een examen heeft afgelegd over de onderwerpen, vermeld in deel I van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 1071/2009.".

Art. 15. Artikel 17 van dezelfde wet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 17. De onderneming voldoet aan de voorwaarde van financiële draagkracht, vermeld in artikel 7 van Verordening (EG) nr. 1071/2009, als ze aantoont dat ze op basis van het aantal voertuigen waarvoor gewaarmerkte afschriften van de communautaire vergunning zijn aangevraagd of afgegeven, op permanente basis beschikt over in totaal ten minste:
1° 9000 euro voor het eerste voertuig dat wordt gebruikt;
2° 5000 euro voor elk extra voertuig dat wordt gebruikt.

De onderneming levert het bewijs van de financiële draagkracht, vermeld in het eerste lid, aan de hand van een van de volgende elementen:
1° een eigen vermogen dat eventueel is aangevuld met een hoofdelijke borgtocht;
2° een hoofdelijke borgtocht.

Het eigen vermogen, vermeld in het tweede lid, 1°, wordt aangetoond met de jaarrekeningen van de onderneming die een accountant of een persoon die daarvoor naar behoren is gemachtigd, heeft gecertificeerd.".

Hoofdstuk 5. Slotbepaling

Art. 16. De vergunningen die verleend zijn overeenkomstig artikel 24bis van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, worden beschouwd als communautaire vergunningen zoals bedoeld in artikel 4 van de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006, gedurende de resterende duurtijd van de lopende vergunningen.

Brussel, ... (datum).

Originele versie

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Originele versie