

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 196.410 van 28 september 2009
in de zaak A. 128.744/IX-3568.**

In zake : de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de
staatssecretaris voor Mobiliteit,
die woonplaats kiest bij
advocaat P. PEETERS,
kantoor houdende te BRUSSEL,
Terhulpsessesteenweg 177 bus 6

tegen :

het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse Regering,
dat woonplaats kiest bij
advocaat H. G. SEBREGHTS,
kantoor houdende te ANTWERPEN,
Mechelsesteenweg 27.

D E R A A D V A N S T A T E, IXe K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de staatssecretaris voor Mobiliteit op 30 oktober 2002 heeft ingediend om de nietigverklaring te vorderen van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer, minstens van de artikelen 2, 23, 26 tot en met 30 en 32 tot en met 36 van dat besluit;

Gezien de memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien het verslag opgemaakt door auditeur L. VERMEIRE;

Gelet op de beschikking van 18 september 2006 die de neerlegging ter griffie van het verslag en van het dossier gelast;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen en gezien de laatste memories;

Gelet op de beschikking van 16 juli 2009 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 21 september 2009;

Gehoord het verslag van kamervoorzitter
A. VANDENDRIESSCHE;

Gehoord de opmerkingen van advocaat P. PEETERS, die
verschijnt voor de verzoekende partij, en van advocaat S. VERNAILLEN, die loco
advocaat H.G. SEBREGHTS, verschijnt voor de verwerende partij;

Gehoord het advies van eerste auditeur L. VERMEIRE;

Gelet op titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van
State, gecoördineerd op 12 januari 1973,

OVERWEEGT WAT VOLGT :

De feiten

1.1. De besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd
vervoer van personen over de weg met stadsbussen en met autocars (hierna: de
besluitwet van 30 december 1946) bepaalt in artikel 1 dat niemand bezoldigd
vervoer van personen over de weg met behulp van automobielen met of zonder
aanhangwagens of met behulp van elk ander voertuig met afzonderlijke mechani-
sche trekkracht mag verrichten zonder een overeenkomstig deze besluitwet
verleende machtiging te hebben verkregen.

Sinds de wijziging door de wet van 29 juni 1984 maakt deze
besluitwet een onderscheid tussen geregeld vervoer, bijzondere vormen van
geregeld vervoer en ongeregeld vervoer.

Onder “geregeld vervoer” wordt overeenkomstig artikel 3, § 1 van
de besluitwet verstaan “het gemeenschappelijk vervoer van personen, volgens een
frequentie en in een bepaalde relatie, waarbij reizigers aan de eindpunten en
eventueel onderweg, op vooraf gekende stopplaatsen, kunnen in- en uitstappen”.
Onder “bijzondere vormen van geregeld vervoer” wordt overeenkomstig artikel 11,
§ 1 van de besluitwet verstaan “het gemeenschappelijk vervoer van personen, wie
dit ook organiseert, van bepaalde categorieën personen met uitsluiting van andere
reizigers, voor zover het vervoer geschiedt op de in artikel 3 bepaalde wijze”.
“Ongeregeld vervoer” wordt in artikel 14, § 1, omschreven als “het gemeenschap-

pelijk vervoer van personen dat noch aan de definitie van het geregeld vervoer van artikel 3, noch aan de definitie van de bijzondere vormen van geregeld vervoer van artikel 11 beantwoordt”. Het ongeregeld vervoer omvat blijkens artikel 14 § 2 “het vervoer in gesloten rondritten, dat wil zeggen vervoer met hetzelfde voertuig dat dezelfde groep reizigers over het gehele traject vervoert en naar de plaats van vertrek terugbrengt”, “het vervoer waarbij de heenreis met reizigers en de terugreis zonder reizigers plaatsvindt” en “andere, door de Koning te bepalen vormen van ongeregeld vervoer”.

1.2. Het koninklijk besluit van 25 maart 1986 omvat de voorwaarden waaronder de machtiging kan worden verkregen voor het exploiteren van ongeregeld bezoldigd vervoer van personen. Een ministerieel besluit van dezelfde datum legt de kwaliteitsvoorwaarden vast waaraan de voertuigen moeten voldoen die voor ongeregeld bezoldigd vervoer worden gebruikt.

1.3. Door de bijzondere wet van 8 augustus 1998 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur zijn de gewesten bevoegd gemaakt voor “het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van bijzondere vormen van geregeld vervoer, de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder (art. 6, § 1, X, 8/ van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna: “de bijzondere wet van 8 augustus 1980” of “BWHI”)).

Voor een goed begrip van de draagwijdte van artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, dient rekening te worden gehouden met de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. In de memorie van toelichting bij het ontwerp dat tot de bedoelde wet van 1988 heeft geleid, wordt in verband met het “stads- en streekvervoer” het volgende uiteengezet :

“De bevoegdheid over het stads- en streekvervoer per metro, pre- of semi-metro, tram, trolleybus en autobus, die aan de Gewesten wordt overgedragen, behelst meer in het bijzonder: het statuut van de vervoermaatschappijen, het afsluiten van beheerscontracten, de infrastructuur, zowel ondergronds als bovengronds, de inrichting van de netten en de daaraan verbonden machtigingen, de tarieven en de toegekende tariefverminderingen, de contracten met de verhuurders van vervoerdiensten en de berekeningswijze van de aan deze betaalde vergoeding, alsmede de grensoverschrijdende lijnen die behoren tot het streekvervoer.

(...)

Zoals dit bij alle vervoertakken het geval is, blijft de reglementering inzake toegang tot het beroep en tot de markt van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg (inhoudende de vereisten inzake vakbekwaamheid, betrouwbaarheid, borgtocht en andere kwaliteitseisen inzake de voertuigen) tot de bevoegdheid behoren van de nationale Regering. (Parl. St., Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, pp. 16-17)”

De in de bijzondere wet gebruikte termen zijn voorts in een bredere context geplaatst door de toenmalige Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, tijdens de openbare vergadering van de Kamer (Parl. Hand., Kamer, 29 juli 1988, pp. 1425-1426) :

“Wat dit stads- en streekvervoer betreft, moet bij de regionalisering een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen geregeld en ongeregeld vervoer, begrippen die trouwens een Europese definitie kennen. Met ongeregeld vervoer wordt in courante termen het vervoer per autocar bedoeld waartoe ook internationale lijndiensten over zeer lange afstand behoren. Net zoals bij het goederenvervoer over de weg gaat het hier om een vrije niet-gesubsidieerde sector waar de bevoegdheid louter normerend, reglementair en politieel is. Deze bevoegdheid blijft nationaal. Dit geldt bijvoorbeeld voor de toegang tot het beroep, de borgtocht, de veiligheid, enzovoort. Aan die situatie verandert niets.

Het geregeld vervoer daarentegen wordt volledig geregionaliseerd. In deze sector dient het onderscheid gemaakt tussen het openbaar, stads- en streekvervoer - de verpachte diensten onder meer horen daarin thuis - en het bijzonder geregeld vervoer dat hoofdzakelijk maar niet uitsluitend leerlingen- en werknemersvervoer omvat. (...)”

1.4. Het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoersmaatschappij, richtte een publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoonlijkheid, thans het extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, op. Deze nam overeenkomstig artikel 30 van het decreet de rechten en verplichtingen over van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen -voor het gedeelte dat de Staat overdroeg aan het Vlaamse Gewest-, van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent, met inbegrip van de rechten en verplichtingen die voortkomen uit hangende en toekomstige gerechtelijke procedures.

Haar maatschappelijk doel was in artikel 3 oorspronkelijk omschreven als :

“De maatschappij heeft tot doel elke activiteit die rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of gedeeltelijk verband houdt met het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer verricht in het Vlaamse Gewest, vanuit of naar dit Gewest.

De Maatschappij kan alle activiteiten opzetten waartoe haar personeel, haar installaties en haar uitrusting kunnen aangewend worden, in zoverre deze activiteiten verband houden met gemeenschappelijk stads- of streekvervoer. Zij kan hiertoe ook andere ondernemingen oprichten of eraan deelnemen.”

1.5. Bij artikel 8 van het decreet van 18 mei 1999 houdende diverse bepalingen naar aanleiding van de begroting 1999, werd in artikel 3 van het decreet van 31 juli 1990 het maatschappelijk doel van de VVM als volgt gewijzigd :

“De maatschappij heeft tot doel elke activiteit die rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of gedeeltelijk verband houdt met het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer verricht in het Vlaamse Gewest, vanuit of naar dit Gewest.

De Maatschappij kan binnen haar normale werkingsgebied alle activiteiten opzetten waartoe haar personeel, haar installaties en haar uitrusting kunnen aangewend worden, in zover deze activiteiten verband houden met gemeenschappelijk stads- of streekvervoer, hetzij geregeld vervoer met inbegrip van het opvangen van piekmomenten in de vraag, hetzij bijzonder geregeld vervoer.

De Vlaamse regering kan de maatschappelijke opdracht van de VVM nader omschrijven en randvoorwaarden vastleggen met betrekking tot het uitvoeren van ongeregeld vervoer.

De Maatschappij kan andere ondernemingen oprichten of eraan deelnemen, mits voorafgaandelijke toestemming van de Vlaamse regering.”

1.6. In de memorie van toelichting bij dit artikel 8 werd er op gewezen dat de VVM vroeger reeds ingevolge een beslissing van de federale minister van verkeer d.d. 29 juni 1967 onder bepaalde voorwaarden occasionele versterkingsritten ter gelegenheid van manifestaties, bijzondere evenementen (bvb Gentse Feesten, Markt Rock, ...) kon opzetten, maar dat de toenmalige Minister van Vervoer per brief van 4 mei 1998 erop heeft aangedrongen om deze activiteiten stop te zetten omdat het Federaal Ministerie van Verkeer deze activiteiten beschouwt als ongeregeld vervoer, waarvoor de VVM geen machtiging kan bekomen omdat zij niet vermeld staat in haar oprichtingsdecreet. Gelet op de belangrijke negatieve budgettaire gevolgen van het herroepen van deze beslissing voor de VVM waardoor deze haar personeel en haar middelen niet langer kan inzetten voor versterkingsritten (bij overbezetting, groepsreizen, ...) op de bestaande vervoerlijnen, en ten einde

de VVM toe te laten om deze activiteiten verder te zetten als nevenbenutting met als bedoeling een optimale aanwending van haar materieel en personeel, was het de bedoeling de activiteiten van de VVM duidelijker te omschrijven.

De afdeling wetgeving van de Raad van State heeft ter zake geen fundamentele opmerking geformuleerd.

1.7. De FBAA en de n.v. Autocars Van Mullem hebben tegen artikel 8 van het decreet van 18 mei 1999 een annulatieberoep ingesteld bij het Grondwettelijk Hof.

In het arrest nr. 75/2001 van 31 mei 2001 concludeert het Hof dat deze bepaling niet strijdig is met artikel 6, § 1, X, 8/, of artikel 9 BWHI, zij het onder voorbehoud van de volgende interpretatie (overweging B.6.2 van het arrest):

“Met de aangevochten bepaling beoogt de decreetgever de aangelegenheid van de zogenaamde versterkingsritten te regelen om de ‘piekmomenten’ te kunnen opvangen. Dergelijke versterkingsritten kunnen worden beschouwd als een onderdeel van het geregeld vervoer waarvoor de gewesten bevoegd zijn.

Indien de betwiste decretale machtiging die ‘het vastleggen van de randvoorwaarden met betrekking tot het ongeregeld vervoer’ door de Regering mogelijk maakt, zo wordt begrepen dat zij aan de Regering de zorg toevertrouwt om te bepalen binnen welke grenzen de versterkingsritten in het verlengde blijven van het geregeld vervoer, regelt de decreetgever een aspect van het geregeld vervoer dat aan de gewesten is toegewezen.

Aldus beschouwd, is de bepaling niet in strijd met de in het middel aangevoerde bepalingen.”

Eerder was het Hof ingegaan op de bevoegdheidsverdelende bepalingen van de BWHI en werd het volgende overwogen:

“Volgens de parlementaire voorbereiding van de aangevochten decreetsbepaling was het nodig de maatschappelijke opdracht van de Vlaamse Vervoermaatschappij nader te omschrijven om te preciseren dat de V.V.M. statutair gerechtigd is tot het uitvoeren van zogenaamde ‘versterkingsritten’ en om de recente Europese regelgeving te implementeren (Parl. St., Vlaams Parlement, 1989 - 90, nr. 1299-1, p. 7 en nr. 1299-12, p. 3). Uit de stukken van de Vlaamse Regering blijkt dat het voorstel tot wijziging van artikel 3 van het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 van de V.V.M. De Lijn [...] als doel [heeft] de Vlaamse regering toe te laten de randvoorwaarden vast te stellen met betrekking tot het opvangen van piekmomenten in de vervoervraag door de V.V.M.. Het is zeker niet de bedoeling dat de V.V.M. zich op het terrein van de autocarsector zou begeven.”

1.8. Inmiddels had de Vlaamse decreetgever het “personenvervoer over de weg” geregeld met het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

Dit decreet heft voor het Vlaamse Gewest de besluitwet van 30 december 1946 op wat het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer betreft en stelt een nieuwe Vlaamse regeling in de plaats.

Artikel 2. 1/ definieert geregeld vervoer als “stads- of streekvervoer van personen met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet en dit ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen. Dit vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken. Een aanpassing van de exploitatievoorwaarden voor het vervoer doet geen afbreuk aan het geregelde karakter van het vervoer”.

Deze definitie sluit aan bij de Europese definitie in artikel 2, 1.1 van de Verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en autobussen, zoals dan gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van 11 december 1997: “Geregeld vervoer is vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet. Geregeld vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht, in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken. Een aanpassing van de exploitatievoorwaarden voor het vervoer doet geen afbreuk aan het geregelde karakter van het vervoer”.

“Bijzondere vormen van geregeld vervoer” worden in artikel 2, 2/, van het decreet van 20 april 2001 omschreven als “geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers, met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet. De bijzondere vormen van geregeld vervoer omvatten onder meer : a) vervoer van werknemers van en naar het werk; b) vervoer van scholieren en studenten van en naar hun onderwijsinstellingen; c) vervoer van militairen en hun gezin van en naar hun plaats van legering. Aan het geregelde karakter van de bijzondere vorm van geregeld

vervoer wordt geen afbreuk gedaan door het feit dat bij de organisatie van het vervoer rekening wordt gehouden met de wisselende behoeften van de gebruiker”.

Ook deze definitie sluit aan bij de Europese definitie in artikel 2.1.2 van de voornoemde Verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992, zoals gewijzigd door Verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van 11 december 1997: “Tevens wordt als geregeld vervoer beschouwd, ongeacht door wie het wordt georganiseerd, vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers, voor zover dat vervoer op de in punt 1.1 bepaalde wijze geschiedt. Dergelijk vervoer wordt “bijzondere vorm van geregeld vervoer” genoemd. De bijzondere vorm van geregeld vervoer omvat met name : a) vervoer naar en van het werk van werknemers; b) vervoer naar en van de onderwijsinstelling van scholieren en studenten; c) vervoer tussen land van oorsprong en plaats van legering van militairen en hun gezinnen. De aanpassing van de organisatie van het vervoer aan de wisselende behoeften van de gebruiker doet aan het geregelde karakter van de bijzondere vorm van geregeld vervoer geen afbreuk”.

In het advies bij het voorontwerp dat het decreet van 20 april 2001, vatte de afdeling wetgeving de verschillende vormen van personenvervoer over de weg als volgt samen :

“1.2. Het personenvervoer over de weg bestaat uit twee categorieën vervoer : het geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer.

Zoals in artikel 2, § 1, 1/, van het ontwerp wordt uiteengezet, bestaat het ‘geregeld vervoer’ uit het vervoer van personen ‘met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet’. Het ‘gewoon’ geregeld vervoer omvat o.m. het zogenaamde ‘gemeenschappelijk stads- en streekvervoer’ (zie de terminologie gebruikt in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen). Zoals o.m. uit artikel 2, § 1, 2.1/ en 2.2/, van het ontwerp blijkt, is het stads- en streekvervoer niet noodzakelijk beperkt tot de grenzen van het Vlaamse Gewest, maar kan dit soms de grenzen van het gewest en zelfs van het land overschrijden. Naast het stads- en streekvervoer zijn er nog de ‘bijzondere vormen’ van geregeld vervoer. Volgens artikel 2, § 1, 2/, van het ontwerp gaat het hierbij om het geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers, met uitsluiting van andere reizigers. Hierbij wordt in het bijzonder gedacht aan het vervoer van werknemers, scholieren en studenten, en militairen en hun gezinnen (artikel 2, § 2, tweede lid, van het ontwerp).

Het ‘ongeregeld vervoer’ is het vervoer van personen zónder een bepaalde regelmaat of een bepaald traject, en dus ook zónder vooraf vastgestelde

halteplaatsen. Hiertoe behoren o.m. het taxivervoer en het verhuren van voertuigen met bestuurder (zie artikel 2, § 1, 3/ en 4/, van het ontwerp).”

1.9. Op 19 juli 2002 keurt de Vlaamse regering het bestreden besluit goed. Dit besluit geeft blijkens de aanhef uitvoering aan het decreet van 20 april 2001, inzonderheid de artikelen 15 tot en met 24 en 63 tot en met 66, en aan artikel 3 van het decreet van 31 juli 1990.

Het besluit werd op 20 maart 2002 voor advies voorgelegd aan de afdeling wetgeving. In het advies van 4 juni 2002 worden een aantal opmerkingen gemaakt. Inzake de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest wordt enkel opgemerkt dat het Vlaamse Gewest niet bevoegd is om bepalingen vast te stellen met betrekking tot de communautaire vergunning omdat dit een vergunning is die attesteert dat een vervoerder voldoet aan de vereisten om toegang te hebben tot de markt en dus een regeling in verband met de vestigingsvoorwaarden vormt die behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid.

1.10. In een brief van 21 oktober 2002 geeft de adviseur-generaal - hoofd van de Juridische Dienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer - aan de raadsman van het departement opdracht een annulatieberoep tegen dit besluit in te stellen wegens schending van de regels die door of krachtens de Grondwet zijn vastgesteld voor het bepalen van de onderscheiden bevoegdheid van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten. Dit geschiedt effectief op 30 oktober 2002.

1.11. Volledigheidshalve wordt nog gewezen op artikel 29 van het besluit van de Vlaamse Regering van 23 april 2004 tot afschaffing van de verplichting tot het voorleggen van een eensluidend verklaard afschrift dat in de artikelen 10, 14, 19, 23 en 29 van het bestreden besluit de woorden “voor eensluidend gewaarmerkt afschrift” vervangt door het woord “kopie”.

De ontvankelijkheid

2.1. De verwerende partij betoogt dat het beroep niet ontvankelijk is, nu geen besluit wordt overgelegd waaruit blijkt dat het bevoegd orgaan van de verzoekende partij binnen de beroepstermijn beslist heeft het annulatieberoep in te dienen en een raadsman aan te stellen.

2.2. Verzoekster antwoordt dat zij wordt vertegenwoordigd door de minister die de betrokken aangelegenheid beheert, die zijn bevoegdheid kan delegeren. Aangezien de minister van Mobiliteit en Vervoer verantwoordelijk is voor het betrokken departement, moet hij geen expliciete machtiging overleggen om de Belgische Staat te kunnen vertegenwoordigen. Te dezen is de beslissing om een beroep in te stellen en om een advocaat aan te duiden op 21 oktober 2002 getroffen door de adviseur-generaal, hoofd van de juridische dienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

2.3. De Belgische Staat wordt in rechte vertegenwoordigd door de minister tot wiens bevoegdheid het voorwerp van het geschil behoort. Daargelaten de vraag of de minister zijn bevoegdheid inzake de beslissing om een annulatieberoep in te dienen kan delegeren aan een ambtenaar, wordt te dezen vastgesteld dat de Belgische Staat reeds vóór het indienen van het verzoekschrift vertegenwoordigd werd door een advocaat. Aangezien de verwerende partij geen gegevens overlegt die kunnen doen twijfelen aan de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de betrokken advocaat en er geen formele beslissing van de minister vereist is, ziet de Raad van State geen reden om te stellen dat de advocaat niet regelmatig voor de Belgische Staat het geding kon instellen. De exceptie wordt verworpen.

3.1. De verwerende partij wijst erop dat verzoekster haar belang niet uiteenzet in het verzoekschrift, terwijl dit belang toch niet voor de hand ligt, aangezien het veeleer gericht is op de bescherming van het algemeen belang of het belang van derden (autobus- en autocarondernemingen) dient, terwijl verzoekster zeker niet kan verwijzen naar bevoegdheidsoverschrijding door de verwerende partij en terwijl verzoekster ook niet aantoont dat het bestreden besluit haar situatie beïnvloedt.

3.2. De verzoekster wijst erop dat volgens haar het besluit bepaalde aspecten van de bevoegdheid van de federale overheid inzake verkeer miskent, wat een belang is dat een annulatieberoep rechtvaardigt. Zij voegt daar aan toe dat zij niet verplicht was om in haar verzoekschrift een uiteenzetting te geven van haar belang.

3.3. Hoewel de bewijslast met betrekking tot het belang bij een annulatieberoep bij hem ligt, is een verzoeker is er niet absoluut toe verplicht reeds in het verzoekschrift alle aspecten van zijn belang exhaustief toe te lichten.

Uit het verzoekschrift blijkt dat verzoekster van mening is dat een aantal artikelen van het bestreden besluit niet behoren tot de bevoegdheid van de Gewesten, maar een federaal gebleven aangelegenheid betreffen. Dat verleent haar een afdoende persoonlijk belang bij het beroep. De exceptie is niet gegrond.

4. Ambtshalve wordt vastgesteld dat verzoekster de nietigverklaring vordert van het gehele bestreden besluit, “minstens van de artikelen 2, 23, 26 tot 30 en 32 tot 36”, maar dat zij enkel tegen de laatstvermelde artikelen middelen aanvoert. Aangezien verzoekster niet aantoont dat, in geval van vernietiging van die bepaalde artikelen, het bestreden besluit geen bestaansreden meer heeft dan wel het beoogde doel voorbij schiet, is er geen reden om het gehele besluit in een eventuele vernietiging te betrekken.

Het beroep is enkel ontvankelijk in zoverre de vernietiging wordt nagestreefd van de artikelen 2, 23, 26 tot 30 en 32 tot 36.

De grond van de zaak

5.1. In het eerste middel, dat gericht is tegen de artikelen 2 en 32 tot 36 van het bestreden besluit, voert verzoekster de schending aan van artikel 6, § 1, X, 8/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, van artikel 3, § 1, van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars, van artikel 3, derde lid, van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoersmaatschappij, en van artikel 2, 1/, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

Zij ontwikkelt het middel als volgt:

- artikel 2 van het bestreden besluit bepaalt dat versterkingsritten van geregeld vervoer -ritten nodig wegens “een toevallige of een geplande verhoging van de vervoersvraag”- door de VVM georganiseerd worden en de artikelen 32 tot 36 bepalen de voorwaarden waaronder de VVM ongeregeld vervoer kan organiseren.

Krachtens de BWHI zijn de gewesten bevoegd voor het geregeld vervoer, zoals dat omschreven is in artikel 2, 1/ van het decreet van 20 april 2001, met name het stad- en streekvervoer. Het Grondwettelijk Hof heeft in zijn arrest nr. 75/2001 gesteld dat versterkingsritten die ertoe strekken piekmomenten op te vangen - manifestaties, bijzondere evenementen- eveneens tot het geregeld vervoer horen en dat de decretale bepaling, waarbij de Vlaamse regering in het kader van de omschrijving van het maatschappelijk doel van de VVM “randvoorwaarden (kan) vastleggen met betrekking tot het uitvoeren van ongeregeld vervoer” toch met de bevoegdheidsverdelende regels overeenstemt in zoverre die bepaling beperkt is tot de regel dat de Vlaamse regering kan bepalen “binnen welke grenzen de versterkingsritten in het verlengde blijven van het geregeld vervoer”. Evenwel, de definitie van “versterkingsrit” in artikel 2 van het bestreden besluit blijft niet binnen de perken van het begrip ‘geregeld vervoer’ aangezien dergelijke rit niet alleen betrekking heeft op een “geplande” verhoging van de vervoersvraag, maar ook op een “toevallige” verhoging van de vervoersvraag. Blijkens de parlementaire voorbereiding van het decreet van 18 mei 1999 kan een versterkingsrit enkel betrekking hebben op ritten die georganiseerd worden naar aanleiding van bijzondere manifestaties die per definitie op voorhand gepland zijn, zoals de Genste Feesten en Marktrock en die dus betrekking hebben op het inzetten van bijkomend personeel en materieel op bestaande lijnen volgens een gepland uurschema. Met die versterking wordt dan tijdelijk (om piekmomenten wegens een evenement op te vangen) afgeweken van de normale uurschema’s op een bestaande lijn, met respect voor de haltes en met een eigen uurschema. In zover artikel 2 de “toevallige” verhoging van de vervoersvraag omvat en in zoverre de versterkingsritten niet aan een uurschema onderworpen worden, worden de in het middel genoemde bepalingen geschonden.

- artikel 3, derde lid, van het decreet van 31 juli 1990 laat de Vlaamse regering toe te bepalen binnen welke grenzen de versterkingsritten in het verlengde blijven van het geregeld vervoer. De artikelen 32 tot 36 van het bestreden besluit stellen de voorwaarden vast waaronder de VVM evenementenvervoer mag uitvoeren. Dat evenementenvervoer beantwoordt evenwel niet aan de begripsbepaling van een “versterkingsrit” en van geregeld vervoer aangezien er geen bestaande lijn wordt versterkt.

5.2. De verwerende partij antwoordt:

- artikel 2 van het bestreden besluit geeft uitvoering aan artikel 3, tweede lid, van het decreet van 31 juli 1990 terwijl de artikelen 32 tot 36 uitvoering geven aan

- artikel 3, derde lid, van hetzelfde decreet. Het Vlaamse Gewest is bevoegd voor het geregeld vervoer; de federale overheid is bevoegd voor het ongeregeld vervoer met autocars. Het Grondwettelijk Hof heeft gesteld dat versterkingsritten tot het geregeld vervoer behoren en het bestreden besluit heeft dat begrip geconcretiseerd binnen de grenzen bepaald door het Grondwettelijk Hof. Verzoekster vertrekt in het middel van de verkeerde premisse dat versterkingsritten steeds vooraf gepland moeten zijn en betrekking hebben op een bepaald evenement: versterkingsritten, of zij betrekking hebben op geplande piekmomenten -Gentse Feesten, Marktrock- of niet -plotse drukte die de chauffeur vaststelt-, betreffen altijd occasionele en tijdelijke versterkingen van een bepaald traject met een bepaalde regelmaat en met vaste af- en opstapplaatsen, maar die wel afwijken van de uurschema's van dat vast traject.
- ook de artikelen 32 tot 36 schenden de in het middel aangehaalde bepalingen niet. Immers, het evenementenvervoer is ongeregeld vervoer dat de VVM kan inrichten met respect van de federale regeling terzake en mits zij voldoet aan een aantal specifieke voorwaarden, die beletten dat er concurrentievervalsing ontstaat en waarmee de verwerende partij “in het verlengde van het geregeld vervoer” blijft.

5.3. In de memorie van wederantwoord repliceert verzoekster dat de tijdelijke versterking waarop de verwerende partij doelt eigenlijk gewoon het “geregeld vervoer” vormt, zolang deze bus op hetzelfde uurschema rijdt. Wanneer de bus het uurschema niet volgt en misschien zelfs afwijkt van het vooraf bepaald traject of de haltes, gaat het niet meer om een versterkingsrit.

5.4. In haar laatste memorie stelt verzoekster nog het volgende: Het Grondwettelijk Hof heeft gesteld dat versterkingsritten om piekmomenten op te vangen tot het geregeld vervoer behoren en dat de federale overheid bevoegd blijft voor het ongeregeld vervoer. Wezenlijk voor de interpretatie van geregeld vervoer is de regelmaat. Er is dan ook sprake van een versterkingsrit wanneer het om een “geplande” verhoging van de vervoersvraag betreft (een grotere of bijkomende bus op basis van een gepland uurschema op een bepaalde vaste lijn). Een toevallige verhoging of een versterking volgens een ander uurschema en met andere haltes, is geen versterkingsrit want het gaat om een eenmalige vraag en daarvoor kan de Vlaamse regering geen regeling uitwerken omdat het ongeregeld vervoer betreft. Wat het evenementenvervoer betreft herhaalt zij dat deze ritten geen geregeld vervoer zijn omdat het niet wordt uitgevoerd langs een traject van geregeld vervoer.

5.5. De verwerende partij wijst er in haar laatste memorie op dat de stelling van verzoekster, dat versterkingsritten betrekking hebben op versterkingen van bestaande lijnen volgens het bestaande uurrooster en vooraf geplande haltes, tot absurde situaties leidt, aangezien zij tot gevolg zal hebben dat de reizigers, die een overbezette autobus niet kunnen nemen lange tijd zullen moeten wachten op de versterking die op het reguliere uur moet rijden en dat overbezette bussen toch een korter traject moeten kunnen nemen. Zij voegt daaraan toe dat het Grondwettelijk Hof niet gezegd heeft dat versterkingsritten slechts betrekking mogen hebben op versterking van lijnen volgens een vooraf gepland uurschema en met dezelfde haltes.

5.6.1. Artikel 2 van het bestreden besluit bepaalt dat de VVM “versterkingsritten” organiseert en omschrijft, in het tweede lid, een versterkingsrit als de verhoging van de vervoersmogelijkheden op een bepaald traject van geregeld vervoer “naar aanleiding van een toevallige of een geplande verhoging van de vervoersvraag”.

5.6.2. Artikel 6, §1, X, 8/ van de Bijzondere Wet tot hervorming der instellingen heeft het Vlaamse Gewest bevoegd gemaakt voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. Zoals ook uit de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1998 blijkt, gaat het om het geregeld vervoer, in tegenstelling tot het ongeregeld vervoer dat tot de bevoegdheid van de federale overheid blijft behoren.

Het Grondwettelijk Hof heeft, met zijn arrest nr. 75/2001 van 31 mei 2001, deze bevoegdheidsverdelende bepaling als volgt uitgelegd: versterkingsritten, bedoeld om bepaalde piekmomenten die zich voordoen ter gelegenheid van het gewone geregeld vervoer, op te vangen, kunnen worden beschouwd als een onderdeel van het geregeld vervoer waarvoor de gewesten bevoegd zijn.

5.6.3. Verzoekster betwist niet dat versterkingsritten, die niet opgenomen zijn in het vooraf bepaald rittenschema, onder de noemer “geregeld vervoer” vallen wanneer zij uitgevoerd worden naar aanleiding van een geplande of voorzienbare verhoging van de vervoerscapaciteit op een bepaald traject. Zij aanvaardt zelfs dat er van geregeld vervoer sprake is wanneer de vervoerscapaciteit wegens een “toevallige” -niet geplande of niet voorziene- reden wordt verhoogd, op voorwaarde dat hetzelfde traject en het vooraf bepaald uurschema gevolgd wordt. De

versterkingsrit zou wel ongeregeld vervoer worden wanneer bij een toevallige verhoging van de capaciteit het vooraf bepaalde traject of uurschema niet gevolgd wordt.

5.6.4. Verzoekster lijkt die zeer beperkende uitlegging van de bevoegdheidsverdelende regels te stoelen op het algemeen onderscheid tussen het geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer: voor haar valt elke afwijking op de vastgestelde regel -uurschema, stopplaatsen, dus elke afwijking van de regelmaat- buiten het geregeld vervoer. Zij toont evenwel niet aan welke argumenten dat rigide standpunt verantwoorden. Die stelling vindt ook geen steun in het arrest 75/2001 van het Grondwettelijk Hof, dat het opvangen van piekmomenten in het algemeen beschouwt als behorend tot het geregeld vervoer. Terecht wijst de verwerende partij ook op de eigenaardigheden die de redenering van verzoekster impliceert.

5.6.5. De artikelen 32 tot 36 bepalen de voorwaarden waaronder de VVM ongeregeld vervoer mag verrichten. Het gaat om het ‘evenementenvervoer’, te weten “het vervoer dat door de VVM wordt georganiseerd van en naar een publieke gebeurtenis met een sterk mobiliteitsgenererend effect”.

5.6.6. Het ongeregeld vervoer is een aangelegenheid waarvoor de federale overheid bevoegd gebleven is, maar het Grondwettelijk Hof heeft in zijn arrest 75/2001 -gewezen ten aanzien van de decretale bepaling die de rechtsgrond vormt voor de artikelen 32 tot 36 van het bestreden besluit- aangenomen dat de decreetgever, waar hij beoogde de VVM statutair bevoegd te maken voor het uitvoeren van versterkingsritten om piekmomenten in de vervoersvraag op te vangen, toch “randvoorwaarden kan vastleggen met betrekking tot het uitvoeren van ongeregeld vervoer” voor zover de versterkingsritten “in het verlengde blijven” van het geregeld vervoer.

5.6.7. De bestreden regeling koppelt het uitvoeren van ongeregeld vervoer door de VVM aan strikte voorwaarden: het moet gaan om vervoer van en naar een evenement als bepaald in artikel 33; de autocarondernemers garanderen, na consultatie, geen of geen passend aanbod; het vervoer moet minstens de exploitatiekosten dekken en er moet een contract afgesloten worden met de organisator van het evenement waarin de reisweg en de prijs bepaald worden.

5.6.8. De strikte voorwaarden die aan de VVM worden gesteld verhinderen dat zij in concurrentie komt met autocarbedrijven die instaan voor het ongeregeld vervoer. Zij laat de VVM wel toe te beantwoorden aan een bepaalde vervoersbehoefte waarvoor bij de autocarbedrijven geen interesse bestaat. Gewis valt die activiteit buiten het geregeld vervoer, maar zij sluit er toch nauw bij aan, aangezien het vervoer toegankelijk is voor alle reizigers en het verloopt langs een vooraf bepaald traject. In die zin ligt het evenementenvervoer, hoewel het om ongeregeld vervoer gaat, in het verlengde van het geregeld vervoer en miskennen de bestreden bepalingen de bevoegdheidsverdelende bepalingen van de Bijzondere Wet tot hervorming der instellingen niet.

5.6.9. Het middel is niet gegrond.

6.1. In een tweede middel voert verzoekster de schending aan van artikel 6, § 1, X, 8/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Zij stelt dat de artikelen 26 tot en met 30 van het bestreden besluit, dit is hoofdstuk IV “Bepalingen gemeen aan de hoofdstukken II en III : Vervoer voor eigen rekening”, die uitvoering geven aan de artikelen 22 tot en met 24 van het decreet van 20 april 2001, die de basisregeling inzake vervoer voor eigen rekening bevatten, een federale aangelegenheid betreffen aangezien het hier, ook blijkens de omschrijving van vervoer voor eigen rekening in de Verordening (EEG) nr. 684/92, van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen, gaat om onbezoldigd vervoer, terwijl de bijzondere wetgever wanneer hij de gewesten bevoegd maakte voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, waarmee het geregeld vervoer is bedoeld, enkel het bezoldigd vervoer voor ogen had, vervoer dat ook alleen bedoeld is in de besluitwet van 30 december 1946. Nu de artikelen 26 tot en met 30 aldus steunen op decretale bepalingen die genomen werden met schending van de bevoegdheidsverdelende regels, zou de volgende prejudiciële vraag gesteld moeten worden aan het Arbitragehof (thans en hierna: het Grondwettelijk Hof): “Schenden de artikelen 2, 3/ en 22 tot en met 24 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen artikel 6, § 1, X, 8/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ?”

6.2. De verwerende partij benadrukt dat de decreetgever in het decreet van 20 april 2001 niet langer meer, zoals de besluitwet van 1946, het al dan niet bezoldigd zijn van het vervoer als onderscheidend criterium hanteerde, maar wel binnen zijn bevoegdheden, dus het gemeenschappelijk stads - en streekvervoer dat het geregeld vervoer en het beperkt grensoverschrijdend geregeld vervoer omvat en de bijzondere vormen van geregeld vervoer, een systeem van basismobiliteit wou voorzien en een gemoderniseerde regeling van het personenvervoer over de weg. De link met de besluitwet van 1946 zou dan ook niet opgaan, te meer daar deze voor het Vlaamse gewest niet meer geldt voor het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer. Ook in de Verordening nr. 684/92, dat de regeling voor vervoer voor eigen rekening invoert, zou het al dan niet bezoldigd karakter van het vervoer geen onderscheidend criterium hebben. Ook de afdeling wetgeving zou dan ook terecht hebben geadviseerd dat het vervoer voor eigen rekening door het Gewest maar geregeld kan worden met betrekking tot de vormen van vervoer waarvoor zij bevoegd is zodat dit beter geregeld werd in een hoofdstuk “Bepalingen gemeen aan de hoofdstukken m.b.t. geregeld vervoer en m.b.t. bijzondere vormen van geregeld vervoer”. De artikelen 26 tot en met 30, die een herhaling zijn van en uitvoering geven aan de artikelen 2, 3/, en 22 tot en met 24 van het decreet van 20 april 2001, die zelf de bevoegdheidsverdelende regels niet schenden, zouden dan ook geenszins artikel 6, § 1, X, 8/, BWHI schenden en er zou geen reden zijn tot het stellen van een prejudiciële vraag ter zake.

6.3. De verzoekende partij repliceert dat de afdeling wetgeving zich niet heeft uitgesproken over de verenigbaarheid van de artikelen 22 tot en met 24 van het decreet van 20 april 2001 met de regels die door of krachtens de Grondwet zijn vastgesteld voor het bepalen van de onderscheiden bevoegdheid van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten en dat de bevoegdheid ter zake niet aan de afdeling wetgeving is opgedragen maar berust bij het Grondwettelijk Hof. Verwijzend naar artikel 26 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, wijst zij op de verplichting voor de Raad het Grondwettelijk Hof te verzoeken uitspraak te doen over de vraag die een partij naar aanleiding van een ontvankelijke vordering opwerpt in verband met de miskennis van de regels die door of krachtens de Grondwet zijn vastgesteld voor het bepalen van de onderscheiden bevoegdheid van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten, in casu door decretale bepalingen waarop de artikelen 26 tot en met 30 van het bestreden besluit steunen.

6.4. Met verwerende partij kan vastgesteld worden dat de decreetgever zelf de regeling van het vervoer in het decreet van 20 april 2001, anders dan in de besluitwet van 1946, niet beperkt tot onbezoldigd vervoer maar ook bepaalde vormen van bezoldigd vervoer regelt en dit in de artikelen 22 tot en met 24 die oorspronkelijk en ten tijde van het bestreden besluit als volgt luiden :

“HOOFDSTUK IV. - Bepalingen gemeen aan de hoofdstukken II en III :
vervoer voor eigen rekening :

Art. 22. Voor het verrichten van vervoer voor eigen rekening is vereist dat:

1/ de vervoersactiviteit voor deze natuurlijke persoon of rechtspersoon een bijkomende activiteit vormt;

2/ de gebruikte voertuigen eigendom zijn van deze natuurlijke persoon of rechtspersoon of door haar op afbetaling zijn aangekocht of daarvoor een leasingovereenkomst is afgesloten;

3/ zij door een personeelslid van de natuurlijke of rechtspersoon of door de natuurlijke persoon zelf worden bestuurd.

Art. 23. § 1. In afwijking van de artikelen 17 en 19, is voor het verrichten van vervoer voor eigen rekening een attest vereist. Het attest wordt afgeleverd door de Vlaamse regering. Deze legt de aanvraagprocedure, de vorm en de vermeldingen hiervan vast.

§ 2. De Vlaamse regering kan het attest intrekken voor een termijn van maximum drie maanden indien de houder van het attest de bepalingen van artikel 22 of de uitvoeringsbesluiten van dit decreet niet naleeft.

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

Art. 24. Ieder die vervoer voor eigen rekening verricht dient de statistische gegevens hieromtrent aan de Vlaamse regering te verstrekken, indien deze hierom verzoekt.

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

Het wordt niet betwist dat de artikelen 26 tot en met 30 van het bestreden besluit de uitvoering vormen van deze artikelen 22 tot en met 24 zodat de beweerde bevoegdheidsoverschrijding, indien bestaande, reeds vervat ligt in dat decreet.

Krachtens artikel 142, tweede lid, van de Grondwet, doet het Grondwettelijk Hof, bij wege van arrest, uitspraak over de in artikel 141 bedoelde conflicten, dit zijn de conflicten tussen de wet, het decreet en de in artikel 134 bedoelde regel, alsook tussen decreten onderling en tussen de in artikel 134 bedoelde regels, over de schending door een wet, een decreet of een in artikel 134 bedoelde regel van de artikelen 10, 11 en 24 en over de schending door een wet, een decreet

of een in artikel 134 bedoelde regel van de artikelen van de Grondwet die de wet bepaalt.

Krachtens artikel 26, § 1, 1/ en 3/, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, zoals thans geldend, doet het Grondwettelijk Hof, bij wijze van prejudiciële beslissing, bij wege van arrest, uitspraak over vragen omtrent de schending door een wet, een decreet of een in artikel 134 van de Grondwet bedoelde regel van de regels die door of krachtens de Grondwet zijn vastgesteld voor het bepalen van de onderscheiden bevoegdheid van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten, respectievelijk de artikelen van titel II “de Belgen en hun rechten” en de artikelen 170, 172 en 191 van de Grondwet. Artikel 26, § 2, van dezelfde bijzondere wet bepaalt dat, indien een vraag te dien aanzien wordt opgeworpen voor een rechtscollege, zoals de Raad van State, dat college het Grondwettelijk Hof moet verzoeken over die vraag uitspraak te doen, tenzij wanneer dat rechtscollege niet bevoegd is of de vordering niet ontvankelijk is om procedurerechten die ontleend zijn aan normen die zelf niet het voorwerp uitmaken van het verzoek tot het stellen van de prejudiciële vraag of wanneer het Grondwettelijk Hof reeds uitspraak heeft gedaan op een vraag of een beroep met een identiek onderwerp.

Geen van deze uitzonderingen is in casu toepasselijk zodat er reden is de door verzoekster voorgestelde prejudiciële vraag aan het Grondwettelijk Hof te stellen.

7.1. In het derde middel, dat gericht is tegen artikel 23 van het bestreden besluit in de mate daarmee de verplichting wordt ingevoerd om, bij internationaal vervoer, een exemplaar van de Europese vergunning in het voertuig te hebben en ze te tonen aan de met de controle belaste ambtenaren, voert verzoekster de schending aan van artikel 6, §1, VI, vijfde lid, 6/ van de BWHI. Zij betoogt dat, zoals de afdeling Wetgeving van de Raad van State in zijn advies bij het ontwerp dat het decreet van 20 april 2001 geworden is, de communautaire vergunning betrekking heeft op aangelegenheden die in het interne recht als vestigingsvoorwaarden aangemerkt worden en waarvoor uitsluitend de federale overheid bevoegd is. De ambtenaren van de Vlaamse Gemeenschap mogen daarop geen controle uitoefenen.

7.2. De verwerende partij antwoordt als volgt: de communautaire vergunning bewijst dat de vervoerder voldoet aan de voorwaarden om toegang te hebben tot de markt, hetgeen niet verward mag worden met de voorwaarden om toegang te hebben tot het beroep. De toegang tot het beroep is geregeld door de richtlijn 98/76/EG van 1 oktober 1998, die bepaalt dat de ondernemer betrouwbaar moet zijn, dat hij over voldoende financiële draagkracht moet beschikken en dat hij moet voldoen aan de gestelde vereisten inzake vakbekwaamheid. De Verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van 11 december 1997 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen, daarentegen regelt de toegang tot de markt. Bij de totstandkoming van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 is de aandacht uitsluitend gegaan naar de voormelde aspecten die de toegang tot het beroep regelen. Artikel 3bis, lid 5, van de verordening 684/92 bepaalt dat de communautaire vergunning ingevoerd wordt ter vervanging van het bewijs van toelating tot de markt dat betrekking heeft op het bezit van de vereiste machtigingen om dat vervoer te verrichten en op het bewijs dat de vervoerder voldoet aan de communautaire regeling inzake de toegang tot het beroep en de verkeersveiligheid. De Vlaamse ambtenaren moeten de communautaire vergunning niet toetsen aan de federale regelgeving, maar moeten enkel nagaan of die communautaire vergunning wel voorhanden is en of er aldus voldaan is aan een essentiële voorwaarde om in Vlaanderen een vergunning te kunnen krijgen. Door die regel in te stellen zegt het Vlaamse Gewest niets over de vestigingsvoorwaarden. Overigens bepaalt artikel 66, §1, 2/ van het decreet van 20 april 2001 dat de niet-naleving van artikel 3bis van de Verordening 684/92 aanleiding geeft tot het opleggen van een administratieve geldboete, hetgeen vereist dat de ambtenaren controleren of de communautaire vergunning in het voertuig aanwezig is. Overigens volgt de verplichting om de communautaire vergunning in het voertuig te hebben uit artikel 3bis, lid 3, van de Verordening 684/92, dat van een hogere orde is dan het bestreden artikel 23.

7.3. Verzoekster repliceert dat een vervoerder, om de communautaire vergunning -waarmee aangetoond wordt dat hij beroepsbekwaam is en voldoende gekwalificeerd om het vervoer te verrichten- te verkrijgen een aantal voorwaarden moet vervullen. In België is het regelen van de beroepsbekwaamheidsvereisten, als vestigingsvoorwaarden waarin begrepen zijn de regels voor de toegang tot het beroep en de bekwaamheidsregels, voorbehouden aan de federale overheid. De bevoegdheid om te regelen sluit de bevoegdheid uit om te bepalen hoe de controle zal verlopen en welke personen de controle zullen uitoefenen. Aangezien de

communautaire vergunning het bewijs inhoudt dat de vergunninghouder aan alle voorwaarden inzake de beroepsbekwaamheid voldoet, is de Vlaamse regering met de bestreden bepaling op het aan de federale overheid voorbehouden terrein inzake de vestigings-voorwaarden getreden. Dat de bestreden regeling reeds in de Verordening 684/92 opgenomen is doet aan die vaststelling niets af.

7.4. In haar laatste memorie vestigt de verwerende partij opnieuw de aandacht op het onderscheid tussen de toegang tot het beroep -een aan de federale overheid voorbehouden aangelegenheid- en de toegang tot de markt -een aangelegenheid die in de hier besproken materie wel degelijk tot de bevoegdheid van de gewesten behoort-. Zij benadrukt dat verordening 684/92 slechts de toegang tot de markt regelt en dat uit de omstandigheid dat iemand die de voorwaarden van toegang tot het beroep niet vervult de communautaire vergunning niet kan verkrijgen niet afgeleid mag worden dat de federale overheid zonder meer bevoegd is om alle documenten voor de toegang tot de markt af te leveren. Zij verwijst ook naar het 's Raads arrest nr. 97.333 van 29 juni 2001.

7.5. De Raad van State heeft er in zijn advies nr. L 29.982/3 over het ontwerp dat het decreet van 20 april 2001 geworden is, op gewezen dat de communautaire vergunning, bedoeld in artikel 3bis van de Verordening nr. 684/92, betrekking heeft op de mogelijkheid voor een vervoerder om deel te nemen aan het internationaal vervoer, dat het alzo een vergunning betreft die attesteert dat de vervoerder voldoet aan de vereisten om toegang te hebben tot de markt en dat zulks in de Belgische rechtsorde begrepen wordt als een vestigingsvoorwaarde waarvoor de federale overheid bevoegd is.

De verwerende partij betwist niet dat het Vlaamse Gewest niet bevoegd is om bepalingen uit te vaardigen met betrekking tot de toegang tot het beroep. Zij is wel van oordeel dat de Vlaamse ambtenaren in staat moeten gesteld worden om na te gaan of de communautaire vergunning, waarin deze toegang tot het beroep gestalte krijgt, voorhanden is en of de vervoerder dus wel over een regelmatige Vlaamse vergunning voor grensoverschrijdend vervoer beschikt.

Vastgesteld wordt dat de bestreden bepaling betrekking heeft op de verplichting om de communautaire vergunning in het voertuig te hebben. Die bepaling strekt er evident toe de bevoegde ambtenaren, die binnen hun eigen bevoegdheid een controle uitoefenen, in staat te stellen op een eenvoudige manier

na te gaan of de vervoerder over de communautaire vergunning beschikt. Met dergelijk voorschrift begeeft de Vlaamse regering zich niet op het terrein van de aan de federale overheid toegewezen bevoegdheid, aangezien het er niet toe strekt de vestigingsvoorwaarden zelf te controleren.

Het derde middel is niet gegrond.

**OM DIE REDENEN
BESLIST DE RAAD VAN STATE :**

Artikel 1.

De debatten worden heropend.

Artikel 2.

De volgende prejudiciële vraag wordt aan het Grondwettelijk Hof gesteld :

“Schenden de artikelen 2, 3/ en 22 tot en met 24 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen artikel 6, § 1, X, 8/ van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ?”

Artikel 3.

Het door de auditeur-generaal aan te stellen lid van het auditoraat wordt belast met het verder onderzoek van het tweede middel na ontvangst van het antwoord van het Grondwettelijk Hof op de prejudiciële vraag.

Artikel 4.

Het beroep wordt voor het overige verworpen.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op
28 september 2009, door de IXe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	A. VANDENDRIESSCHE,	kamervoorzitter,
	D. MOONS,	staatsraad,
	B. THYS,	staatsraad,
Mevr.	V. WAUTERS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

V. WAUTERS

A. VANDENDRIESSCHE.