

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

N. 2001 — 2282

[C — 2001/35930]

**20 APRIL 2001. — Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg
en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (1)**

Het Vlaams Parlement heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen hetgeen volgt :

Ontwerp van decreet

HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder :

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

2° bijzondere vormen van geregeld vervoer : geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers, met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet.

De bijzondere vormen van geregeld vervoer omvatten onder meer :

- a) vervoer van werknemers van en naar het werk;
- b) vervoer van scholieren en studenten van en naar hun onderwijsinstellingen;
- c) vervoer van militairen en hun gezinnen 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.

3° vervoer voor eigen rekening : vervoer voor niet-lucratieve en niet-commerciële doeleinden dat verricht wordt door een natuurlijke persoon of rechtspersoon;

4° taxidiensten : de bezoldigde vervoerdiensten van personen door middel van voertuigen met bestuurder die aan de volgende eisen voldoen :

a) het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen - de bestuurder inbegrepen - en is daartoe bestemd;

b) het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek, hetzij op een bepaalde standplaats op de openbare weg in de zin van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, hetzij op eender welke andere plaats die niet voor het openbaar verkeer is opengesteld, en waarover de exploitant beschikt;

c) de terbeschikkingstelling heeft betrekking op het voertuig en niet op elk van de plaatsen ervan wanneer het voertuig ingezet wordt als taxidienst, of op elk van de plaatsen van het voertuig en niet op het voertuig zelf wanneer het ingezet wordt als collectieve taxidienst;

d) de bestemming wordt door de cliënt bepaald :

5° diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder : alle bezoldigde vervoerdiensten van personen, door middel van voertuigen met bestuurder, die noch geregeld vervoer noch taxidiensten zijn en die naar bouw en uitrusting geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste 9 personen, de bestuurder inbegrepen;

6° afstand : de afstand in vogelvlucht;

7° VVM : de Vlaamse Vervoermaatschappij, opgericht bij decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij;

8° cabotagevervoer : tijdelijk binnenlands beroepspersonenvervoer over de weg door een vervoersondernemer die gevestigd is in een andere lidstaat van de Gemeenschap, zoals bedoeld in artikel 1 van verordening nr. 12/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn;

9° woonzone : een gebied met als bestemming wonen volgens de gewestplannen en de gewestelijke en de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen;

10° grootstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de grootstedelijke gebieden van Antwerpen en Gent;

11° stedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de regionaal-stedelijke gebieden van de gemeenten Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Sint-Niklaas, Aalst, Roeselare, Turnhout;

12° randstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de randstedelijke gebieden van de gemeenten Aartselaar, Asse, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hemiksem, Hove, Kontich, Lint, Mortsel, Niel, Schelle, Wijnegem, Wommelgem, Zwijndrecht, Evergem, De Pinte, Destelbergen, Melle, Merelbeke, Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Grimbergen, Kraainem, Linkebeek, Machelen, Sint-Genesius-Rode, Sint-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem, Damme, Jabbeke, Oostkamp, Zedelgem, Diepenbeek, Zonhoven, Deerlijk, Harelbeke, Kuurne, Wevelgem, Zwevegem, Sint-Katelijne-Waver, Bredene, Middelkerke, Denderleeuw, Ingelmunster, Izegem, Beerse, Oud-Turnhout, Vosselaar;

13° kleinstedelijke gebieden : de door de Vlaamse regering aangeduide delen van de kleinstedelijke gebieden van de gemeenten Aarschot, Deinze, Dendermonde, Diest, Eeklo, Geraardsbergen, Halle, Ieper, Lier, Lokeren, Ninove, Oudenaarde, Ronse, Sint-Truiden, Vilvoorde, Temse, Tienen, Tongeren, Waregem, Beveren, Bilzen, Blankenberge, Boom, Bree, Geel, Herentals, Knokke-Heist, Leopoldsburg, Maaseik, Maasmechelen, Menen, Mol, Neerpelt-Overpelt, Tielt, Torhout, Veurne, Wetteren, Zottegem, Diksmuide, Heist-op-den-Berg, Hoogstraten, Lommel, Poperinge;

14° buitengebieden : de gemeenten en/of delen van gemeenten die niet afgebakend zijn als grootstedelijk, stedelijk, randstedelijk of kleinstedelijk gebied.

Art. 3. De bepalingen van dit decreet zijn niet van toepassing op :

1° old-timers, voor zover ze voldoen aan de technische voorwaarden zoals bepaald door de Vlaamse regering en voor zover ze niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt;

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

3° diensten voor niet-dringend liggend ziekenvervoer.

HOOFDSTUK II. — Het geregeld vervoer

Afdeling 1. — Basismobiliteit en netmanagement

Onderafdeling A. — Basismobiliteit

Art. 4. De basismobiliteit heeft tot doel binnen de woonzones van grootstedelijke, stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden een minimumaanbod van geregeld vervoer aan de gebruiker te bieden. Het minimumaanbod houdt bedieningsfrequenties en afstanden tot haltes van geregeld vervoer in.

Art. 5. § 1. De Vlaamse regering legt het in artikel 4 bedoelde minimumaanbod van geregeld vervoer vast, rekening houdend met beginselen vervat in §§ 2 tot en met 6.

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

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

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

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

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

§ 7. De Vlaamse regering bakent de gebieden, bedoeld in artikel 2, 10° tot en met 14° af binnen drie jaar na de inwerkingtreding van dit decreet.

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

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

Art. 6. § 1. De basismobiliteit wordt georganiseerd en verzekerd door de VVM. De invoering van de basismobiliteit dient geleidelijk te gebeuren en gelijkmatig gespreid te worden over de verschillende gebieden.

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

§ 3. Wanneer niet voldaan is aan de in artikel 5 bedoelde minimumnormen inzake geregeld vervoer, kan de burger een klacht neerleggen bij de bevoegde administratie van het Vlaamse Gewest.

De Vlaamse regering bepaalt het bedrag van de vergoeding. De vergoeding kan enkel verschuldigd zijn indien het bewijs van een taxirit wordt geleverd. Dit bedrag is hoogstens één keer per dag verschuldigd aan de benadeelde en kan het totaalbedrag van de taxirit niet overschrijden.

De administratie van het Vlaamse Gewest onderzoekt de gegrondheid van de klacht en ondervraagt hiertoe alle betrokken partijen, waarna zij een beslissing neemt.

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

De administratie van het Vlaamse Gewest rapporteert jaarlijks aan de Vlaamse regering de klachten en de eraan gegeven gevolgen.

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

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

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

Art. 7. § 1. Iedere wegbeheerder brengt de VVM tijdig op de hoogte van alle geplande wegwerkzaamheden.

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

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

2° in geval van herinrichting van de wegen.

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

Onderafdeling B. — Het netmanagement

Art. 8. Het netmanagement heeft tot doel de realisatie van de basismobiliteit, bedoeld in artikel 5, en de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoet gekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen.

Het netmanagement omvat ten minste de regels en de criteria inzake de gevolgde reisweg, de exploitatiewijze, het bedieningsniveau, het comfort in de ruime zin en de halte-infrastructuur, de informatie aan de burger in het algemeen en de informatie aan de stopplaatsen omtrent het aanbod van geregeld vervoer, de eventuele uitbreiding of verhoging van de bedieningsfrequenties, de eventuele verhoging van de bedieningstijden, de doelstellingen met betrekking tot de commerciële snelheid en de minimaal te bedienen aantrekkingspolen binnen het te bedienen gebied.

Met betrekking tot de grootstedelijke gebieden zal het netmanagement tevens rekening houden met de grootstedelijke functies van deze gebieden. De minimale bedieningstijden, zoals omschreven in artikel 5, zullen rekening houdend met deze grootstedelijke functies, ten aanzien van de minimumnormen inzake basismobiliteit, minimaal met twee uur worden uitgebreid, waarbij de minimaal te bedienen aantrekkingspolen zullen worden vastgesteld.

Art. 9. § 1. Bij het opstellen van het netmanagement wordt het grondgebied van het Vlaamse Gewest opgedeeld in vervoersgebieden.

§ 2. Vervoersgebieden zijn gebieden waarvan de gemeenten en/of delen van de gemeenten een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit met een vervoerskern en een invloedsgebied. De gemeenten worden betrokken bij het afbakenen van de vervoersgebieden en bij de concrete invulling van de regels en de criteria van het netmanagement in hun vervoersgebied.

Het Vlaamse Gewest telt twaalf vervoersgebieden : Antwerpen, Gent, Aalst, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout. Daarnaast is er het specifiek Vlaams stedelijk vervoersgebied rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er kunnen subvervoersgebieden aangeduid worden.

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

§ 3. De twaalf vervoersgebieden en het specifiek Vlaams stedelijk vervoersgebied rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedekken het volledige grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Art. 10. § 1. Het netmanagement wordt opgesteld door de VVM op basis van de principes, bedoeld in artikel 5.

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

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

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

Art. 11. § 1. De VVM past het netmanagement aan in geval van ingrijpende ruimtelijke wijzigingen in één of meer vervoersgebieden.

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

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

§ 2. De aanpassingen bedoeld in § 1 worden aan de Vlaamse regering ter goedkeuring voorgelegd.

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

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

Art. 12. Het netmanagement blijft gelden zolang geen aangepast netmanagement bedoeld in artikel 11, door de Vlaamse regering is goedgekeurd.

Art. 13. De VVM voert haar opdracht, zoals omschreven in het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, uit overeenkomstig de bepalingen van het netmanagement.

Art. 14. De Vlaamse regering evalueert de uitvoering van de basismobiliteit en het netmanagement aan de hand van de in artikel 5 en artikel 8, tweede en derde lid genoemde criteria.

De Vlaamse Vervoermaatschappij zal dienaangaande jaarlijks, voor 31 maart, een evaluatie- en voortgangsrapport opmaken dat betrekking heeft op het voorgaande jaar en dat minimaal de volgende onderdelen zal omvatten :

- 1° de mate waarin de basismobiliteit reeds werd gerealiseerd;
- 2° de projecten inzake extra exploitatie, die in het voorbije jaar werden opgestart met als doel de basismobiliteit te realiseren;
- 3° een overzicht van de investeringen van het voorbije jaar, waarvoor de middelen definitief werden vastgelegd;
- 4° een indicatief exploitatieprogramma voor de volgende drie jaar;
- 5° een indicatief investeringsprogramma voor de volgende drie jaar;
- 6° een overzicht van de klachten, in uitvoering van artikel 6, § 3, met vermelding van het gevolg dat er aan werd gegeven.

De Vlaamse regering zal de opmaak van deze rapportering nader omschrijven en bepaalt de gevolgen verbonden aan de evaluatie van dit rapport. De Vlaamse regering zal dit rapport jaarlijks voor 30 juni overmaken aan het Vlaams Parlement.

Afdeling 2. — Exploitatie

Art. 15. Onverminderd artikel 25 van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, bepaalt de Vlaamse regering de voorwaarden voor het exploiteren van geregeld vervoer.

Art. 16. Het niet-grensoverschrijdend bezoldigd geregeld vervoer wordt uitsluitend georganiseerd door de VVM.

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

Onverminderd het eerste lid, kan het Vlaamse Gewest een samenwerkingsakkoord sluiten met een ander Gewest omtrent de gewestgrensoverschrijdende dienstverlening.

De Vlaamse regering bepaalt het minimumpercentage van de totale exploitatie van het geregeld vervoer dat door de VVM aan derden wordt toevertrouwd. De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels voor de uitvoering van deze bepaling.

Art. 17. § 1. De vergunningen voor grensoverschrijdend geregeld vervoer worden overeenkomstig de bepalingen van verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen afgeleverd door de Vlaamse regering indien het punt van vertrek in Vlaanderen gelegen is.

De vergunningen voor grensoverschrijdend geregeld vervoer worden, overeenkomstig de bepalingen van de in het vorig lid vermelde verordening, afgeleverd met instemming van de Vlaamse regering indien het punt van vertrek gelegen is op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap en voor zover er op het Vlaamse grondgebied reizigers zullen worden opgenomen of afgezet.

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

§ 3. De Vlaamse regering neemt een beslissing binnen vier maanden na de datum van indiening van de vergunningsaanvraag door de vervoerder.

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

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

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

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

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

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

Art. 18. Onder de voorwaarden bepaald door de Vlaamse regering, kunnen exploitanten van geregelde vervoersdiensten, colli vervoeren.

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

HOOFDSTUK III. — De bijzondere vormen van geregeld vervoer

Afdeling 1. — Exploitatie

Art. 19. § 1. Voor de exploitatie van grensoverschrijdende en niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer met betrekking waartoe er een overeenkomst is gesloten tussen de organisator en de vervoerder, is er geen vergunning vereist.

De exploitanten van niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer die in Vlaanderen gevestigd zijn, kunnen bij ontstentenis van een overeenkomst bedoeld in het eerste lid, een vergunning aanvragen. De vergunning wordt afgeleverd door de Vlaamse regering. Deze legt de aanvraagprocedure, de vorm en de vermeldingen hiervan vast.

Onverminderd het tweede lid, kan het Vlaamse Gewest een samenwerkingsakkoord sluiten met een ander Gewest omtrent de gewestgrensoverschrijdende dienstverlening.

De exploitatie van de grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer, is bij ontstentenis van een overeenkomst bedoeld in het eerste lid, onderworpen aan een vergunning, die - overeenkomstig de bepalingen van verordening (EG) nr. 11/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen - afgeleverd wordt door de Vlaamse regering indien het punt van vertrek in Vlaanderen gelegen is.

De exploitatie van de grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer, is bij ontstentenis van een overeenkomst bedoeld in het eerste lid, onderworpen aan een vergunning die, overeenkomstig de bepalingen van de in het vorig lid vermelde verordening, afgeleverd wordt met instemming van de Vlaamse regering indien het punt van vertrek gelegen is op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap en voor zover er op het Vlaamse grondgebied reizigers zullen worden opgenomen of afgezet.

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

De overeenkomst bevat minstens de volgende vermeldingen :

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

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

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

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

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

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

Art. 20. De Vlaamse regering kan de bepalingen betreffende de bijzondere vormen van geregeld vervoer van toepassing verklaren op het vervoer van personen over de weg dat verricht wordt door personen die niet het beroep van vervoerder over de weg uitoefenen.

Afdeling 2. — Statistieken

Art. 21. Iedere in het Vlaamse Gewest gevestigde exploitant van bijzondere vormen van geregeld vervoer dient de statistische gegevens betreffende zijn onderneming te verstrekken aan de Vlaamse regering indien deze hierom verzoekt.

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

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

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.

HOOFDSTUK V. — De taxidiensten

Afdeling 1. — Vergunning en exploitatie

Art. 25. Niemand mag, zonder vergunning, een taxidienst exploiteren door middel van één of meer voertuigen van op de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats die zich op het grondgebied van het Vlaamse Gewest bevindt.

Art. 26. § 1. De voorwaarden voor het exploiteren van een taxidienst worden door de gemeenteraad vastgelegd, binnen de door de Vlaamse regering bepaalde grenzen.

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

§ 3. De exploitant van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, die overeenkomstig artikel 42, § 2, een vergunning bezit, mag de in de vergunning vermelde voertuigen inzetten als een taxidienst, mits een vergunning bedoeld in artikel 25 van het bevoegde college en betaling van een bijkomende belasting overeenkomstig artikel 36, § 3.

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

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

Art. 27. De Vlaamse regering bepaalt de modaliteiten waarbinnen het bevoegde college de vergunningen kan afleveren.

Art. 28. § 1. De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door de bevoegde gemeente omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

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

Art. 29. § 1. De vergunning wordt slechts afgegeven aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die hetzij eigenaar is van het of de voertuigen, hetzij er de beschikking over heeft door een contract van aankoop op afbetaling, hetzij door een leasingovereenkomst.

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

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

De gemeenteraad bepaalt de wijze waarop deze machtiging moet worden aangevraagd en de vereisten waaraan het voertuig moet voldoen, binnen de door de Vlaamse regering bepaalde grenzen.

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

Art. 30. § 1. De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

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

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

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

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

1° de vergunning in zijn geheel wordt overgedragen en de rechtspersoon zijn activiteiten als taxi-exploitant volledig stopzet;

2° de personeelsleden onder wie de vergunning wordt verdeeld, op datum van de vraag tot verdeling van de vergunning, sedert tenminste drie jaar actief en ononderbroken aan de exploitatie van een taxidienst deelnemen, en die sedert tenminste één jaar als werknemer zijn ingeschreven in het personeelsregister van de rechtspersoon die zijn vergunning wenst te verdelen;

3° de rechtspersoon die zijn exploitatie stopzet de nodige bewijsstukken voorlegt waarbij wordt aangetoond dat voldaan is aan de sociale en fiscale verplichtingen.

Met uitzondering van de gevallen bedoeld in artikel 31, § 2 en 32, kan een vergunninghouder die zijn taxi-exploitatie stopzet, gedurende een periode van tenminste drie jaar na datum van de akteneming hiervan door het bevoegde college, geen vergunning verwerven, noch meerderheidsvennoot worden in een rechtspersoon die houder is van een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst of deze heeft aangevraagd.

Art. 31. § 1. De duur van de vergunning is vijf jaar. De vergunning kan voor dezelfde duur hernieuwd worden. Zij kan voor minder dan vijf jaar verleend of hernieuwd worden als bijzondere, in de vergunning of hernieuwingsakte vermelde omstandigheden, die afwijking wettigen.

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

1° indien de exploitant de bepalingen van dit decreet, de uitvoeringsbesluiten ervan of de exploitatievoorwaarden niet naleeft;

2° indien de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit;

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

Art. 32. Bij een met redenen omklede beslissing van het bevoegde college kan de in artikel 26 bedoelde vergunning ingetrokken of voor een bepaalde duur geschorst worden wegens één van de in artikel 31, § 2, genoemde redenen.

Art. 33. § 1. De houder van een vergunning kan te allen tijde het bevoegde college verzoeken het aantal voertuigen dat het voorwerp uitmaakt van zijn vergunning voor een taxidienst, te verhogen of te verlagen.

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

Art. 34. De exploitanten van taxidiensten mogen ertoe gemachtigd worden om voor de exploitatie van hun diensten over reservevoertuigen te beschikken waarvan ze eigenaar zijn of waarover ze beschikken bij een contract van verkoop op afbetaling of een leasingovereenkomst.

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

Overeenkomstig artikel 29, § 3, mogen deze voertuigen niet verhuurd worden.

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

Art. 35. De tarieven moeten in elk voertuig zichtbaar uitgehangen worden.

Art. 36. § 1. De op basis van artikel 26, §§ 2 en 3 afgegeven vergunningen mogen aanleiding geven tot een jaarlijkse en ondeelbare belasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon, die houder is van de vergunning. Deze belastingen worden door de gemeenten geïnd.

§ 2. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 26, § 2, bedraagt hoogstens 250 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

In afwijking van het eerste lid bedraagt de belasting hoogstens 450 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig wanneer de exploitant gebruik maakt van standplaatsen op de openbare weg.

§ 3. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 26, § 3, bedraagt hoogstens 500 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

§ 4. Een bijkomende belasting van hoogstens 75 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig mag geïnd worden ten laste van de exploitanten van taxidiensten zonder standplaats op de openbare weg maar waarvan de voertuigen voorzien zijn van radiotelefonie.

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

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

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

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

Art. 37. § 1. De op basis van dit hoofdstuk genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen houdende de intrekking of de schorsing van vergunning worden omstandig gemotiveerd.

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

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

Indien de bestendige deputatie geen beslissing genomen heeft binnen de in het eerste lid bedoelde termijn kan de aanvrager bij aangetekend schrijven, vragen om binnen de dertig dagen na de verzending, een beslissing te nemen. Indien binnen deze termijn de bestendige deputatie niet heeft beslist, wordt het beroep geacht te zijn ingewilligd.

Afdeling 2. — Het stationeren

Art. 38. § 1. De vergunning voor het exploiteren van een taxidienst omvat de toelating voor het stationeren op eender welke standplaats die niet op de openbare weg gelegen is maar waarover de exploitant beschikt, of op eender welke standplaats op de openbare weg in de vergunningverlenende gemeente die voorbehouden wordt voor de taxi 's en vrij is mits de vergunning overeenkomstig artikel 26, § 5, het gebruik hiervan expliciet vermeldt.

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

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

Art. 39. Het voorzien, het wijzigen en het afschaffen van standplaatsen op de openbare weg in een bepaalde gemeente gebeurt in overleg met de VVM en met de taxi-exploitanten met een vergunning van de betrokken gemeente. De wijze van overleg wordt door de Vlaamse regering bepaald.

Afdeling 3. — Statistieken

Art. 40. Iedere taxi-exploitant dient de statistische gegevens betreffende zijn onderneming te verstrekken aan de gemeente of aan de Vlaamse regering, indien deze hierom verzoeken.

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

HOOFDSTUK VI. — De diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

Afdeling 1. — Vergunning en exploitatie

Art. 41. § 1. Niemand mag, zonder vergunning, een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder op het grondgebied van het Vlaamse Gewest exploiteren door middel van één of meer voertuigen.

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

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

Art. 42. § 1. De voorwaarden voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder worden door de gemeenteraad vastgelegd. Hierbij worden minstens de volgende beginselen toegepast :

1° het voertuig dat ingezet wordt voor de exploitatie van een dienst, moet een luxueus voertuig zijn en het door het cliënteel vereiste comfort en accessoires bieden aan passagiers. De Vlaamse regering kan deze criteria nader bepalen;

2° het voertuig moet periodiek geschouwd worden ten einde na te gaan of het nog voldoet aan alle exploitatievoorwaarden;

3° elke verhuur geeft aanleiding tot een inschrijving in een register, dat gehouden wordt op de zetel van de onderneming en waarin de datum en het uur van de bestelling voorkomen alsook het precieze voorwerp van het verhuurcontract en de prijs ervan. Dit register dient gedurende vijf jaar vanaf de ingebruikname ervan, op de zetel van de onderneming te worden bewaard;

4° het voertuig mag slechts ter beschikking gesteld worden van een welbepaalde natuurlijke of rechtspersoon krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Vlaamse regering, waarvan een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt, en een kopie aan boord van het voertuig, wanneer de ondertekening van de overeenkomst voorafgaat aan het instappen van de klant, of waarvan het origineel zich aan boord van het voertuig bevindt, in de andere gevallen. De schriftelijke overeenkomst vermeldt in elk geval dat het voertuig ter beschikking gesteld wordt van de persoon voor een duur van ten minste drie uren;

5° het voertuig mag zich noch op de openbare weg begeven noch erop stilstaan, indien het niet vooraf op de zetel van de onderneming verhuurd is;

6° het huurcontract slaat enkel op het voertuig en niet op de zitplaatsen ervan;

7° de voertuigen moeten vooraan en achteraan voorzien zijn van een herkenningsteken, conform het model dat door de Vlaamse regering vastgesteld wordt. De aanvrager dient voor het verkrijgen van dit herkenningsteken de vergunning en een uittreksel uit het handelsregister voor te leggen, waaruit blijkt dat hij ingeschreven werd als exploitant van diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder;

8° kentekens die kenmerkend zijn voor als taxi ingezette voertuigen of die hieraan herinneren, mogen noch in noch op het voertuig aangebracht worden;

9° het voertuig mag niet uitgerust zijn met een zend- of ontvangtoestel voor radioverbinding, zoals bedoeld in artikel 1, 4°, van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioberichtgeving;

10° de exploitanten mogen voor de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder geen reclame maken onder de benaming « taxi » of onder een motto waarin aan dit woord wordt herinnerd.

§ 2. Onder de voorwaarden bepaald door de gemeenteraad wordt de vergunning of de hernieuwing van de vergunning voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder verleend door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente bedoeld in artikel 41, § 2, hierna 'het bevoegde college, te noemen.

§ 3. De exploitant van een taxidienst, die overeenkomstig artikel 26, § 2, een vergunning bezit, mag een taxi inzetten als dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, mits toelating van het bevoegde college.

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

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

§ 4. De gemeenteraad stelt het toepasselijk tarief vast. Indien de vergunningsvoorwaarden de toepassing van een bepaald tarief niet voorschrijven, stelt het bevoegde college het tarief vast op voorstel van de exploitant. Deze tarieven liggen hoger dan de tarieven bedoeld in artikel 26, § 4.

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

Art. 43. § 1. De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door de bevoegde gemeente omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

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

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

Art. 44. § 1. De vergunning wordt slechts afgegeven aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die hetzij eigenaar is van het voertuig of de voertuigen, hetzij er de beschikking over heeft door een contract van aankoop op afbetaling, hetzij door een leasingovereenkomst.

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

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

De gemeenteraad bepaalt de wijze waarop deze machtiging moet worden aangevraagd en de vereisten waaraan het voertuig moet voldoen, binnen de door de Vlaamse regering vastgestelde grenzen.

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

Art. 45. De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

Art. 46. § 1. De duur van de vergunning is vijf jaar. De vergunning kan voor dezelfde duur hernieuwd worden. Zij kan voor minder dan vijf jaar verleend of hernieuwd worden als bijzondere, in de vergunning of hernieuwingsakte vermelde omstandigheden, die afwijking wettigen.

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

1° indien de exploitant de bepalingen van dit decreet, de uitvoeringsbesluiten ervan of de exploitatievoorwaarden niet naleeft;

2° als de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit;

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

Art. 47. Bij een met redenen omklede beslissing van het bevoegde college, kan de vergunning bedoeld in artikel 42, ingetrokken worden of voor een bepaalde duur geschorst worden wegens één van de in artikel 46, § 2, genoemde redenen.

Art. 48. Indien de exploitant het aantal voertuigen, dat ingezet wordt gedurende de geldigheidsduur van de vergunning, wenst te verhogen of te verlagen, wijzigt het bevoegde college, op zijn aanvraag en tot het aflopen van de vergunning, het aantal voertuigen, dat in de vergunningsakte vermeld wordt.

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

Art. 49. § 1. De op basis van artikel 42, §§ 2 en 3, afgegeven vergunningen mogen aanleiding geven tot een jaarlijkse en ondeelbare belasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon, die houder is van de vergunning. Deze belastingen worden door de gemeenten geïnd.

§ 2. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 42, § 2, bedraagt 250 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

§ 3. Het bedrag van de belasting voor vergunningen afgeleverd op grond van artikel 42, § 3, bedraagt 500 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig.

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

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

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

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

Art. 50. § 1. De op basis van dit hoofdstuk genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen houdende de intrekking of de schorsing van vergunning worden omstandig gemotiveerd.

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

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

Indien de bestendige deputatie geen beslissing genomen heeft binnen de in het eerste lid bedoelde termijn kan de aanvrager bij aangetekend schrijven, vragen om binnen de dertig dagen na de verzending, een beslissing te nemen. Indien binnen deze termijn de bestendige deputatie niet heeft beslist, wordt het beroep geacht te zijn ingewilligd.

Afdeling 2. — Het stationeren

Art. 51. De exploitant, die door het bevoegde college ertoe gemachtigd wordt een dienst voor het verhuren van voertuigen te exploiteren, mag de voertuigen, die niet in dienst zijn, slechts laten stationeren op plaatsen die zich bevinden op het privé-terrein bestemd voor de exploitatie van een dienst van bezoldigd vervoer van personen waarvan de exploitant van de dienst eigenaar is of erover beschikt en zijnde de zetel van de exploitatie van de onderneming.

Afdeling 3. — Statistieken

Art. 52. Iedere verhuurder van wagens met bestuurder dient de statistische gegevens betreffende zijn onderneming waarnaar de gemeente of de Vlaamse regering vraagt, te verstrekken aan de gemeente of aan de Vlaamse regering, indien deze hierom verzoeken.

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

HOOFDSTUK VII. — Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Afdeling 1. — Oprichting

Art. 53. Binnen de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt een Mobiliteitsraad van Vlaanderen ingesteld, hierna genoemd de MORA.

Afdeling 2. — Samenstelling van de MORA

Art. 54. § 1. De MORA is samengesteld uit één voorzitter, één ondervoorzitter, zeventien leden en acht ledendeskundigen, allen benoemd door de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering benoemt voor alle leden een plaatsvervanger.

De voorzitter, de ondervoorzitter en de leden zijn stemgerechtigd.

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

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

§ 3. De leden worden aangewezen als volgt :

1° vier vertegenwoordigers uit de sector van het goederenvervoer, op voordracht van de SERV, waarbij er voor wordt gezorgd dat het goederenvervoer over de weg, het goederenvervoer langs de binnenvaart, het goederenvervoer per pijpleiding, het goederenvervoer per spoor, steeds vertegenwoordigd zijn;

2° telkens één vertegenwoordiger op voordracht van volgende aanbieders van personenvervoer :

- a) de Vlaamse Vervoermaatschappij;
- b) de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;
- c) Taxistop;
- d) de Nationale Groepering van Taxi- en Locatieautobedrijven;
- e) de Vlaamse Raad van Autobus- en autocar ondernemers en van reisorganisatoren.

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

Onder deze acht leden moet er voldoende spreiding bestaan tussen de verschillende vervoersmodi.

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

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

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

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

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

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

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

Afdeling 3. — Taken en bevoegdheden

Art. 55. § 1. De MORA is bevoegd om inzake aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit binnen het Vlaamse Gewest, op eigen initiatief aanbevelingen te formuleren en studies te verrichten en om, op verzoek van de overheden, genoemd in § 2, over die aangelegenheden advies te verstrekken.

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

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

- 1° de Vlaamse regering;
- 2° het Vlaams Parlement.

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

1° voorontwerpen van decreet en voorontwerpen van reglementair besluit die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van voorontwerpen van begrotingsdecreet;

2° het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de inzake verkeer en vervoer bevoegde administraties en van de meerjareninvesteringsplannen en exploitaties van het geregeld vervoer, met uitzondering van het begrotingsbeleid inzake de havens en de luchthavens;

3° de krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit, met uitzondering van het beleid inzake de havens en de luchthavens;

4° alle ontwerpen inzake beleidsondersteuning;

5° alle ontwerpen van samenwerkingsakkoord die betrekking hebben op verkeer of vervoer.

De Vlaamse regering wint gelijktijdig het advies in van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen overeenkomstig artikel 4, § 2, van het decreet van 29 april 1991 tot instelling van een Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiëring van de milieu- en natuurverenigingen.

§ 4. De VVM wint het advies van de MORA in over de voorstellen van netmanagement die zij opstelt overeenkomstig artikel 10, § 1, van dit decreet, nadat de Vlaamse regering de VVM hiertoe schriftelijk opdracht heeft gegeven.

§ 5. De adviezen bedoeld in de §§ 2 en 3 worden gegeven binnen de termijn die is bepaald in de adviesaanvraag, zonder dat deze minder dan tien werkdagen mag bedragen.

Indien de MORA oordeelt dat de in de adviesaanvraag bepaalde termijn niet kan worden nageleefd, bepaalt hij zelf, op een gemotiveerde wijze, een termijn zonder dat de door de aanvrager vooropgestelde termijn mag worden verdubbeld en stelt hij de adviesaanvrager hiervan in kennis.

Het advies bedoeld in § 4 wordt gegeven binnen drie maanden.

Indien het advies niet is gegeven binnen de termijn bedoeld in vorige leden, mag aan de adviesverplichting voorbij gegaan worden.

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

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

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

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

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

Art. 56. De Vlaamse regering stelt de MORA de noodzakelijke informatie en informatiekkanalen ter beschikking om hem in staat te stellen zijn opdrachten naar behoren te vervullen.

Art. 57. De MORA kan als vertegenwoordiger van Vlaanderen worden betrokken bij gelijkaardige federale en internationale adviesorganen.

Afdeling 4. — Werking van de MORA

Art. 58. § 1. Volgende ambtenaren kunnen de vergaderingen van de MORA met raadgevende stem bijwonen :

1° de leidende ambtenaren van de administraties verantwoordelijk voor wegen en verkeer, waterwegen en zeewegen, ruimtelijke ordening en ondersteunende studies en opdrachten;

2° de leidende ambtenaren van de wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit;

3° de leidende ambtenaren van de publiekrechtelijke rechtspersonen onder het gezag of de controle van het Vlaamse Gewest, die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit.

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

Art. 59. § 1. De MORA stelt zijn bureau samen en kan tijdelijke of permanente subcommissies oprichten.

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

Op vraag van de MORA kan de Vlaamse regering hiertoe personeel van de diensten van de Vlaamse regering en van de Vlaamse Openbare Instellingen tijdelijk detacheren.

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

1° de bevoegdheden van de voorzitter en de ondervoorzitter;

2° de bevoegdheden en werkwijze van het bureau;

3° de wijze van bijeenroeping en beraadslaging;

4° de frequentie van de vergaderingen;

5° de bekendmaking van de handelingen;

6° de voorwaarden waaronder de MORA een beroep kan doen op deskundigen of op permanente of tijdelijke subcommissies;

7° de voorwaarden waaronder de MORA voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken een beroep kan doen op derden.

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

Art. 60. De Vlaamse regering stelt de MORA een permanent secretariaat ter beschikking dat naast personeel met een administratieve opleiding eveneens personeel met een wetenschappelijke opleiding omvat.

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

Afdeling 5. — Werkingsmiddelen

Art. 61. De MORA beschikt over een dotatie ten laste van de begroting van het Vlaamse Gewest.

De MORA is gehuisvest in de gebouwen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap tot op het ogenblik dat aan de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen hiertoe een dotatie is toegekend.

Art. 62. De Vlaamse regering sluit met de SERV een protocolovereenkomst waarin de praktische regelingen omtrent de werking, het personeel en de financiering van de MORA worden opgenomen. De Vlaamse regering bepaalt de modaliteiten van de overeenkomst.

HOOFDSTUK VIII. — *Strafbepalingen*

Art. 63. § 1. Onverminderd de eventuele schadevergoeding wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 500 euro tot 10 000 euro, of met een van deze straffen alleen, degene die zonder vergunning, respectievelijk overeenkomst of attest een dienst voor geregeld vervoer, een dienst voor bijzonder geregeld vervoer zoals bedoeld in artikel 19, § 1 exploiteert, of aan vervoer voor eigen rekening doet zoals bedoeld in artikel 23, een taxidienst of een dienst voor het verhuren van wagens met bestuurder exploiteert.

§ 2. Onverminderd de schadevergoeding, wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 26 euro tot 10 000 euro, of met een van deze straffen alleen degene die een andere inbreuk pleegt op de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, andere dan deze bedoeld in artikel 66, § 1.

Met de in het eerste lid bedoelde straffen wordt eveneens gestraft, degene die herhaaldelijk inbreuk pleegt op de bepalingen vervat in de vergunning voor geregeld vervoer, taxidiensten, diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder en in voorkomend geval de bijzondere vormen van geregeld vervoer.

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

Art. 64. § 1. Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan andere officieren van gerechtelijke politie, kent de Vlaamse regering de hoedanigheid van agent of officier van de gerechtelijke politie toe aan de beëdigde ambtenaren en beamtten van het Gewest die toezicht houden op de uitvoering van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

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

1° bevelen geven aan de bestuurders;

2° inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door het ondervragen van personen en het inzage nemen van documenten en andere informatiedragers;

3° de bijstand vorderen van de lokale en federale politie.

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

Art. 65. De ambtenaren bedoeld in artikel 64 stellen de overtredingen vast bij proces-verbaal met bewijswaarde tot bewijs van het tegendeel.

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

Art. 66. § 1. De door de Vlaamse regering aangewezen ambtenaren kunnen een administratieve geldboete opleggen in volgende gevallen :

1° niet-naleving van artikel 5 van Verordening (EG) nr. 12/98 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 11 december 1997 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn;

2° niet-naleving van artikel 3*bis*, lid 3 en artikel 5, lid 6, tweede alinea, van verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen;

3° de inbreuken op de te vervullen administratieve formaliteiten zoals opgelegd door dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, gepleegd door de personen, bedoeld in dit decreet of in de uitvoeringsbesluiten ervan.

De ambtenaar stelt de overtreder in kennis van zijn voornemen.

§ 2. Het bedrag van de administratieve geldboetes bedoeld in § 1, mag niet hoger zijn dan 250 euro. De Vlaamse regering legt de nadere regels vast omtrent de wijze van inning en omtrent de termijnen waarover de overtreder beschikt.

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

§ 4. Indien de overtreder in gebreke blijft de administratieve geldboete te betalen, wordt de geldboete bij dwangbevel ingevorderd. De Vlaamse regering wijst de ambtenaren aan die gelast zijn dwangbevelen te geven en uitvoerbaar te verklaren. Deze dwangbevelen worden betekend bij deurwaardersexploot met bevel tot betaling.

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

HOOFDSTUK IX. — *Slotbepalingen**Afdeling 1. — Wijzigingsbepalingen*

Art. 67. In de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer over de weg met autobussen en met autocars worden :

1° artikel 2, eerste lid, A) en B) en het tweede lid opgeheven;

2° in artikel 2*bis* de woorden "het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer of" geschrapt;

3° in artikel 16, eerste lid, worden de woorden "de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de ondernemingen van tramwegen en trolleybussen" en "wat het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer en" geschrapt;

4° in de artikelen 18, en 19, eerste lid, worden de woorden " geregeld vervoer, bijzondere vormen van geregeld vervoer en" geschrapt;

5° in artikel 19, vijfde lid, worden de woorden "de bijzondere vormen van geregeld vervoer en" geschrapt;

6° in artikel 22, eerste lid, worden de woorden "door de Koning, wanneer het gaat om een machtiging van een geregeld vervoer" en de woorden "bijzondere vormen van geregeld vervoer" geschrapt.

Art. 68. Aan het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt een artikel *7octies* toegevoegd, dat luidt als volgt :

« Artikel *7octies*. Bij de Raad wordt een Mobiliteitsraad van Vlaanderen opgericht. Het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen bepaalt de samenstelling, de taken en bevoegdheden, de werking en de werkingsmiddelen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. »

Art. 69. Aan het decreet van 29 april 1991 tot instelling van een Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en tot vaststelling van de algemene regelen inzake de erkenning en de subsidiëring van de milieu- en natuurverenigingen worden in artikel 4, § 2, een 5°, 6° en 7° toegevoegd, die luiden als volgt :

« 5° voorontwerpen van decreet en ontwerpen van reglementair besluit die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van voorontwerpen van begrotingsdecreet, zoals bedoeld in artikel 55, § 3, 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 :

6° de krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit, met uitzondering van het beleid inzake de havens en de luchthavens zoals bedoeld in artikel 55, § 3, 3°, van het in 5° genoemde decreet;

7° alle ontwerpen inzake beleidsondersteuning, zoals bedoeld in artikel 55, § 3, 4°, van het in 5° genoemde decreet. »

Afdeling 2. — Opheffingsbepalingen

Art. 70. Opgeheven worden :

1° de wet van 9 juli 1875 houdende de tramwegen, gewijzigd bij de wetten van 15 augustus 1897 en 29 augustus 1931, met uitzondering van artikelen 7 en 11;

2° de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen;

3° het koninklijk besluit van 6 juli 1885 houdende de vaststelling van de voorwaarden waartegen de staat tegenover derden de obligatiedienst van de N.M.V.B. waarborgt, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 augustus 1885, 19 mei 1930 en 25 mei 1956;

4° het koninklijk besluit van 22 juli 1885 betreffende de aan de N.M.V.B. te vergunnen concessies;

5° de wet van 11 augustus 1924 waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen vergunning kan bekomen autovervoerdiensten in te richten en in bedrijf te nemen;

6° de wet van 20 juli 1927 waarbij de regering gemachtigd wordt zekere wijzigingen goed te keuren aan de statuten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen;

7° de wet van 29 augustus 1931 houdende uitbreiding tot de "Trolley-bussen" van de bepalingen van de wet van 24 juni 1885 op de Buurtspoorwegen en van de wetten van 9 juli 1875 en 15 augustus 1897 op de tramwegen;

8° de wet van 29 augustus 1931 waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen gemachtigd wordt tot in bedrijf nemen van een autobusdienst met het doel de exploitatievoorwaarden van een vergunde buurtspoorweg te verbeteren;

9° de wet van 3 mei 1936 houdende machtiging voor de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen tot het beheren van de Nationale Autovervoerdienst;

10° het koninklijk besluit van 25 november 1939 tot verlening van 's Rijks waarborg aan een lening der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen;

11° de besluitwet van 8 juli 1946 waarbij het aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen is toegelaten autodiensten voor het vervoer van goederen over de weg in te richten;

12° artikel 1, voor wat het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer betreft, de artikelen 3 tot en met 13, 16, derde lid, 17, tweede lid, 19, derde en vierde lid, de artikelen 20 en 21, voor wat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen betreft, artikel 22 voor wat het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer betreft en de artikelen 31*bis*, 32 en 33 van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars, zoals tot op heden gewijzigd;

13° het besluit van de Regent van 15 maart 1947 betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 28 juli 1950, 21 februari 1957, 26 juni 1969 en 31 juli 1980;

14° artikel 23, derde lid, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 december 1982;

15° de wet van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van Maatschappijen voor Stedelijk Gemeenschappelijk Vervoer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten nr. 140 van 30 december 1982 en nr. 525 van 31 maart 1987;

16° artikel 50 van de wet van 28 december 1973 betreffende de budgettaire voorstellen 1973-1974 :

17° de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 december 1983, uitgezonderd artikel 11;

18° het koninklijk besluit van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur;

19° het koninklijk besluit van 7 juli 1975 betreffende de regionale comités van advies voor de taxi's;

20° het ministerieel besluit van 24 december 1976 betreffende de aanstelling en de bevoegdheden van de opdrachtgelastigde van de regering bij de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen en van (sic) de Maatschappij voor Intercommunale vervoer;

21° het koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982 betreffende saneringsmaatregelen toepasselijk op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen, in zover die betrekking hebben op de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer :

22° het koninklijk besluit van 25 september 1984 betreffende het Comité van advies voor de personenvervoerdiensten over de weg;

23° het ministerieel besluit van 30 augustus 1985 houdende oprichting van subcomités in de schoot van het Comité van advies voor de personenvervoerdiensten over de weg;

24° het koninklijk besluit van 18 augustus 1988 inzake de verlenging voor onbeperkte duur van de aan de Maatschappijen voor Intercommunaal vervoer verleende concessies en machtigingen.

Afdeling 3. — Overgangsbepalingen.

Onderafdeling A. — Basismobiliteit

Art. 71. § 1. In afwachting van de besluiten bedoeld in artikel 5, §§ 7 en 8, stelt de Vlaamse regering een voorlopig minimum aanbod vast op basis van de normen van artikel 5, §§ 1 tot en met 6. Het voorlopige minimumaanbod dient minstens te worden voorzien voor de woongebieden en woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde van de stedelijke, kleinstedelijke, randstedelijke en buitengebieden. Deze gebieden worden in afwachting van het besluit bedoeld in artikel 5, § 7, afgebakend als volgt :

1° grootstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 10°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 10°;

stedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 11°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 11°;

3° randstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 12°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 12°;

4° kleinstedelijke gebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 13°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 13°;

5° buitengebieden : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen zoals bedoeld in artikel 2, 14°, van dit decreet en de naam dragen zoals bedoeld in artikel 2, 14°.

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

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

Art. 72. § 1. In afwachting van besluiten bedoeld in artikel 5, §§ 7 en 8, stelt de VVM een voorlopig netmanagement op, op basis van de principes bedoeld in artikel 71, § 1.

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

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

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

Onderafdeling B. — Taxidiensten

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

Onverminderd de artikelen 74 en 75 worden deze vergunningen onderworpen aan de bepalingen van dit decreet vanaf de inwerkingtreding ervan.

Art. 74. De houders van vergunningen voor een taxidienst, die afgegeven werden krachtens de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, worden, overeenkomstig artikel 7 van voormelde wet, ertoe gemachtigd, tot twee jaar na de inwerkingtreding van dit decreet, hun vergunningen over te dragen.

Art. 75. In afwijking van artikel 73, worden de houders van een vergunning die zonder onderbreking een taxidienst hebben geëxploiteerd ten minste gedurende tien jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit decreet en die de exploitatie van deze dienst definitief stopzetten, ertoe gemachtigd hun vergunningen over te dragen na de termijn, bedoeld in artikel 73, volgens de voorwaarden bedoeld in artikel 7 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten.

Art. 76. De artikelen 10 en 18 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, blijven van toepassing tot de dag van de inwerkingtreding van het besluit van de Vlaamse regering dat in uitvoering van artikel 26 van dit decreet genomen wordt.

Onderafdeling C. — Diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

Art. 77. De natuurlijke of rechtspersonen die daadwerkelijk een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder exploiteren op de dag van inwerkingtreding van het decreet, zijn ertoe gehouden hun onderneming bekend te maken bij het bevoegde college binnen de zes maanden na de inwerkingtreding van dit decreet en volgens de modaliteiten die door de Vlaamse regering vastgelegd worden.

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

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

Onderafdeling D. — Euro

Art. 78. De in de eerste kolom van onderstaande tabel vermelde artikelen of onderdelen ervan, hebben betrekking op dit decreet. Met betrekking tot de bedragen die in euro worden vermeld in de tweede kolom van deze tabel, gelden vanaf de datum van inwerkingtreding van de betrokken bepaling tot en met 31 december 2001 de bedragen die in Belgische frank worden vermeld in de derde kolom.

	EUR	BEF
Artikel 36, § 2, eerste lid	250	10000
Artikel 36, § 2, tweede lid	450	18000
Artikel 36, § 3	500	20000
Artikel 36, § 4	75	3000
Artikel 49, § 2	250	10000
Artikel 49, § 3	500	20000
Artikel 63, § 1	500 tot 10000	500 tot 10000
Artikel 63, § 2	26 tot 10000	26 tot 10000
Artikel 66, § 2	250	10000

Afdeling 4. Inwerkingtreding

Art. 79. Met uitzondering van artikel 78, bepaalt de Vlaamse regering de datum waarop ieder van de bepalingen van dit decreet in werking treedt.

Art. 80. De bedragen die in euro worden vermeld in artikel 78 van dit decreet, treden in werking op 1 januari 2002. Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.
Brussel, 20 april 2001.

De minister-president van de Vlaamse regering,
P. DEWAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,
S. STEVAERT

—
Nota

(1) *Zitting 2000-2001.*

Stukken : Ontwerp van decreet : 435, nr. 1. — Verslag over hoorzittingen : 435, nr. 2. — Amendementen : 435, nrs. 3 en 4. In eerste lezing aangenomen artikelen : 435, nr. 5. — Amendementen : 435, nr. 6. — Verslag : 435, nr. 7. — Tekst aangenomen door de plenaire vergadering : 435, nr. 8.

Handelingen. - Bespreking en aanneming : Vergaderingen van 28 maart 2001.

—
TRADUCTION
MINISTÈRE DE LA COMMUNAUTE FLAMANDE

F. 2001 — 2282

[C — 2001/35930]

20 AVRIL 2001. — Décret relatif à l'organisation du transport de personnes par la route et à la création du Conseil de Mobilité de la Flandre (1)

Le Parlement flamand a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :
Projet de décret

CHAPITRE I^{er}. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. Le présent décret règle une matière régionale.

Art. 2. Dans le présent décret, il faut entendre par :

1° transport régulier : transport urbain ou régional de personnes effectué avec une certaine régularité et suivant un certain trajet lequel peut embarquer ou débarquer des passagers à des haltes fixées au préalable quelque soit le mode de traction des moyens de transport utilisés. Ce transport est accessible à chacun, même si, le cas échéant, il y a obligation de réserver le voyage. Une modification des conditions d'exploitation du transport ne porte pas préjudice au caractère régulier du transport;

2° formes particulières de transport régulier : transport régulier de certaines catégories de voyageurs avec exclusion d'autres voyageurs effectué avec une certaine régularité et suivant un certain trajet lequel peut embarquer ou débarquer des passagers à des haltes fixées au préalable.

Les formes particulières du transport particulier comprennent entre autres :

- a) transport d'employés de et vers le travail;
- b) transport d'écoliers et d'étudiants de et vers les institutions scolaires;
- c) transport de militaires et de leurs familles de et vers leur lieu de casernement.

Il n'est pas porté préjudice au caractère de la forme particulière du transport régulier par le fait qu'il est tenu compte des besoins changeants lors de l'organisation du transport;

3° transport pour le propre compte : transport en vue d'objectifs non lucratifs et non commerciaux effectué par une personne physique ou morale;

4° services de taxi : les services de transport de personnes rémunérés à l'aide de véhicules avec chauffeur qui répondent aux exigences suivantes :

- a) le véhicule est, en ce qui concerne sa construction et son équipement, adapté au transport d'au maximum neuf personnes, chauffeur inclus, et est destiné à cet effet;
- b) le véhicule est mis à la disposition du public, soit à un endroit de stationnement sur la voie publique dans le sens du règlement sur la police de la circulation routière, soit à tout autre endroit qui n'est pas accessible au transport public et dont l'exploitant dispose;
- c) la mise à la disposition a trait au véhicule et pas à chacun de ses endroits de stationnement lorsque le véhicule est engagé dans un service de taxi, ou à chacun des endroits de stationnement du véhicule et pas au véhicule même lorsque ce dernier est engagé dans un service de taxi collectif;
- d) la destination est fixée par le client;

5° les services de location de véhicules avec chauffeur : tous les services de transport rémunérés, à l'aide de véhicules avec chauffeur, qui ne sont ni transport régulier, ni services de taxi, et qui sont adaptés, selon leur construction et leur équipement, au transport d'au maximum neuf personnes, chauffeur inclus;

6° distance : la distance en vol d'oiseau;

7° VVM : la "Vlaamse Vervoermaatschappij" (Société flamande des Transports), créée par le décret du 31 juillet 1990 portant création de la "Vlaamse Vervoermaatschappij";

8° transport de cabotage : transport intérieur temporaire professionnel de personnes par la route par un transporteur établi dans un autre état membre de la Communauté, tel que visé à l'article 1^{er} du règlement n° 12/98 du Conseil des Communautés européennes du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents dans un Etat membre aux transports nationaux de voyageurs par route;

9° zone d'habitat : une zone affectée à l'habitat suivant les plans de secteur et les plans d'exécution spatiale régionaux et provinciaux;

10° zones métropolitaines : les parties de zones métropolitaines d'Anvers et de Gand désignées par le Gouvernement flamand;

11° zones urbaines : les parties désignées par le Gouvernement flamand des zones urbaines régionales des communes de Bruges, Hasselt-Genk, Courtrai, Louvain, Malines, Ostende, Sint-Nicolas, Alost, Roulers, Turnhout;

12° zones suburbaines : les parties désignées par le Gouvernement flamand des zones suburbaines des communes d'Aartselaar, Asse, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hemiksem, Hove, Kontich, Lint, Mortsel, Niel, Schelle, Wijnegem, Wommelgem, Zwijndrecht, Evergem, De Pinte, Destelbergen, Melle, Merelbeke, Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Grimbergen, Kraainem, Linkebeek, Machelen, Rhode-Saint-Genèse, Saint-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvorde, Wemmel, Wezembek-Oppem, Zaventem, Damme, Jabbeke, Oostkamp, Zedelgem, Diepenbeek, Zonhoven, Deerlijk, Harelbeke, Kuurne, Wevelgem, Zwevegem, Saint-Katelijne-Waver, Bredene, Middelkerke, Denderleeuw, Ingelmunster, Izegem, Beerse, Oud-Turnhout, Vosselaar;

13° zones de petite agglomération régionale : les parties désignées par le Gouvernement flamand zones de petite agglomération régionale des communes d'Aarschot, Deinze, Termonde, Diest, Eeklo, Gramont, Hal, Ypres, Lierre, Lokeren, Ninove, Audenaerde, Renaix, Saint-Troand, Vilvorde, Temse, Tirlemont, Tongres, Waregem, Beveren, Bilzen, Blankenberge, Boom, Bree, Geel, Herentals, Knokke-Heist, Leopoldsborg, Maaseik, Maasmechelen, Menin, Mol, Neerpelt-Overpelt, Tielt, Torhout, Furnes, Wetteren, Zottegem, Dixmude, Heist-op-den-Berg, Hoogstraten, Lommel, Poperinge;

14° zones extérieures : les communes et/ou les parties des communes qui ne sont pas délimitées comme étant des zones métropolitaines, des zones urbaines, des zones suburbaines ou des zones de petite agglomération régionale.

Art. 3. Les dispositions du présent décret ne s'appliquent pas :

1° aux anciennes voitures (old-timers), pour autant qu'elles répondent aux conditions techniques telles que fixées par le Gouvernement flamand et pour autant qu'elle ne soient pas utilisées à des fins commerciales;

2° aux services organisés à une propre initiative à l'occasion d'événements imprévus ou en vue de répondre à une insuffisance occasionnelle ou à une suspension temporaire des services de transport publics;

3° aux services de transport non urgent de patients couchés.

CHAPITRE II. — *Les transports réguliers*

Section 1^{re}. — Mobilité de base et management du réseau

Sous-section A. — Mobilité de base

Art. 4. La mobilité de base a pour objectif de présenter aux usagers une offre minimale de transports réguliers dans les zones résidentielles des zones métropolitaines, urbaines, suburbaines, de petites agglomérations et des zones extérieures. L'offre minimale comprend les fréquences de desserte et les distances jusqu'aux arrêts des transports réguliers.

Art. 5. § 1^{er}. Le Gouvernement flamand fixe l'offre minimale des transports réguliers visée à l'article 4, compte tenu des principes mentionnés dans les §§ 2 à 6 compris.

§ 2. L'offre minimale des transports réguliers est prévue entre huit et vingt-trois heures pendant les samedis, dimanches et jours fériés, appelés ci-après "le week-end", et entre six et vingt et une heure pendant les autres jours, appelés ci-après "la semaine".

§ 3. La fréquence de desserte des transports réguliers est fixée en fonction de la zone à desservir. La fréquence de desserte dans les zones métropolitaines n'est jamais inférieure à la fréquence de desserte dans les zones urbaines. La fréquence de desserte dans les zones urbaines n'est jamais inférieure à celle des zones suburbaines. La fréquence de desserte dans les zones suburbaines n'est jamais inférieure à celle des petites agglomérations. La fréquence de desserte dans les petites agglomérations est toujours supérieure à celle des zones extérieures.

§ 4. La fréquence de desserte des transports réguliers pendant la semaine est fixée en fonction des heures de pointe et des heures creuses tout en assurant une offre qui est supérieure pendant les heures de pointe à celle des heures creuses.

§ 5. Les temps d'attente à un arrêt entre les services de transport réguliers successifs sont régulièrement répartis dans le temps.

§ 6. Les distances à partir des zones résidentielles visées à l'article 4 jusqu'aux arrêts des services de transport réguliers sont fixées en fonction de la zone à desservir. Dans les zones métropolitaines et urbaines, ces distances ne sont jamais supérieures à celles des zones suburbaines. Dans les petites agglomérations, ces distances ne sont jamais supérieures à celles des zones extérieures.

§ 7. Le Gouvernement flamand délimite les zones, visées à l'article 2, 10° à 14° compris, dans les trois années après l'entrée en vigueur du présent décret.

Cette délimitation, visée au premier alinéa, échoit au moment que la délimitation est fixée en vertu du décret du 18 mai 1999 portant organisation de l'aménagement du territoire.

§ 8. Le Gouvernement flamand fixe l'offre minimal visée au présent article dans les trois années après l'entrée en vigueur du présent décret.

Art. 6. § 1^{er}. La mobilité de base est organisée et assurée par la VVM. L'introduction de cette mobilité de base doit se faire progressivement et doit être étalée de façon équivalente sur les différentes zones.

§ 2. L'offre minimale des transports réguliers pendant les heures de pointe dans les zones métropolitaines et urbaines est assurée par des services de ligne fixes.

§ 3. Lorsqu'il n'a pas été répondu aux normes minimales visées à l'article 5 en matière des transports réguliers, le citoyen peut porter plainte auprès de l'administration compétente de la Région flamande.

Le Gouvernement flamand fixe le montant de l'indemnité. L'indemnité ne peut être due que lorsque la preuve d'un voyage en taxi peut être fournie. Ce montant est dû au préjudicié au maximum une fois par jour et ne peut pas dépasser le montant total du voyage en taxi.

L'administration de la Région flamande vérifie le bien-fondé de la plainte et interroge toutes les parties concernées à ce sujet, suite à quoi elle prend une décision.

Lorsque la plainte est fondée, la VVM adapte la gestion de la ligne conformément aux normes minimales visées à l'article 5 au plus tard avant la fin du trimestre suivant et paie l'indemnité conformément le deuxième alinéa, sauf lorsque le défaut est dû à un événement imprévisible et inévitable survenu en dehors de la volonté de la VVM.

L'administration de la Région flamande transmet annuellement un rapport des plaintes et des suites qu'elle y a données au Gouvernement flamand.

Le Gouvernement flamand fixe les règles détaillées des procédures visées dans ce paragraphe.

§ 4. La VVM informe suffisamment le citoyen des l'offre des transports réguliers.

§ 5. La VVM équipe les arrêts des transports réguliers de l'infrastructure nécessaire.

Art. 7. § 1^{er}. Tout gestionnaire de route informe la VVM à temps de tous les travaux routiers envisagés.

§ 2. L'avis préalable de la VVM est demandé :

1° lorsque la délimitation géographique d'une zone métropolitaine, d'une zone urbaine, d'une zone urbaine périphérique, d'une petite agglomération ou d'une zone extérieure est modifiée suite à un plan de secteur ou à un plan d'exécution spatial;

2° dans le cas d'un réaménagement des routes.

§ 3. Les gestionnaires des routes informe préalablement la VVM de manifestations organisées sur les routes desservies par la VVM.

Sous-section B. — Le management du réseau

Art. 8. Le management du réseau a pour but de réaliser la mobilité de base, visée à l'article 5, ainsi que l'organisation efficace et fonctionnel des transports réguliers, tout en répondant au maximum aux besoins et aux flux de déplacement.

Le management du réseau comprend au moins les règles et les critères en matière de l'itinéraire suivi, du mode d'exploitation, du niveau de desserte, du confort en général et de l'infrastructure des arrêts, de l'information générale au citoyen ainsi que l'information aux arrêts concernant l'offre des transports réguliers, l'élargissement ou l'augmentation éventuels des fréquences de desserte, l'augmentation éventuelle des temps de desserte, les objectifs relatifs à la vitesse commerciale et les pôles d'attraction minimaux à desservir dans la zone à desservir.

En ce qui concerne les zones métropolitaines, le management du réseau tiendra également compte des fonctions métropolitaines de ces zones. Les temps minimaux de desserte, tels que décrits à l'article 5, seront, tenant compte des fonctions métropolitaines, prolongés par au moins deux heures par rapport aux normes minimales en matière de la mobilité de base, tout en fixant les pôles d'attraction minimaux à desservir.

Art. 9. § 1^{er}. Lors de l'établissement du management du réseau, le territoire de la Région flamande est divisé en zones de transport.

§ 2. Les zones de transport sont des zones dont les communes et/ou les parties de communes forment un ensemble cohérent en matière de mobilité avec un noyau de transport et une zone d'influence. Les communes sont concernées par la délimitation des zones de transport et par la concrétisation des règles et des critères du management du réseau dans leur zone de transport.

La Région flamande compte douze zones de transport : Anvers, Gand, Alost, Bruges, Hasselt-Genk, Courtrai, Louvain, Malines, Ostende, Saint-Nicolas, Turnhout. Outre ces douze zones, il y a une zone de transport urbaine spécifique flamande autour de la Région de Bruxelles-Capitale.

Des sous-zones de transport peuvent être désignées.

En partant du principe de la séparation des eaux, une zone d'influence est définie pour chaque noyau de transport et ce basé sur le calcul des interactions spatiales entre les noyaux de transport et les communes et/ou parties de communes limitrophes.

§ 3. Les douze zones de transport et la zone de transport urbaine spécifique flamande autour de la Région de Bruxelles-Capitale couvre l'ensemble du territoire de la Région flamande.

Art. 10. § 1^{er}. Le management du réseau est établi par la VVM sur la base des principes visés à l'article 5.

Dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur du présent arrêté, visé à l'article 5, § 8, la VVM présente le management du réseau au Gouvernement flamand pour approbation.

Le Gouvernement flamand peut modifier le management du réseau qui lui a été présenté moyennant une motivation détaillée.

§ 2. Le Gouvernement flamand établit le management du réseau dans le cas où la VVM n'est pas en mesure de présenter un management du réseau pour approbation dans le délai visé au 1^{er} §, deuxième alinéa.

Art. 11. § 1^{er}. La VVM adapte le management du réseau en cas de modifications spatiales radicales dans une ou plusieurs zones de transports.

La VVM adapte le management du réseau tous les deux ans sur la base des résultats d'une étude bisannuelle du marché.

Tous les dix ans, la VVM adapte le management du réseau sur la base des données d'un recensement général et ce dans l'année après que les données du recensement général soient connues.

§ 2. Les adaptations visées au § 1^{er} sont présentées au Gouvernement flamand pour approbation.

Le Gouvernement flamand peut modifier le management du réseau adapté qui lui a été présenté moyennant une motivation détaillée.

§ 2. Le Gouvernement flamand établit le management du réseau adapté dans le cas où la VVM n'est pas en mesure de présenter un management du réseau pour approbation dans le délai visé au 1^{er} §, deuxième et troisième alinéa.

Art. 12. Le management du réseau reste en vigueur tant qu'aucun management adapté, tel que visé à l'article 11, a été approuvé par le Gouvernement flamand.

Art. 13. La VVM exécute sa tâche, telle que définie dans le décret du 31 juillet portant création de la "Vlaamse Vervoersmaatschappij", conformément aux dispositions du management du réseau.

Art. 14. Le Gouvernement flamand évalue l'exécution de la mobilité de base et le management du réseau à l'aide des critères visés à l'article 5 et l'article 8, deuxième et troisième alinéa.

A cet effet, la "Vlaamse Vervoermaatschappij" établira annuellement, avant le 31 mars, un rapport d'évaluation et d'évolution ayant trait à l'année précédente et qui comprendra au moins les éléments suivants :

- 1° la mesure dans laquelle la mobilité de base a été réalisée;
- 2° les projets en matière d'exploitation supplémentaire, entamée l'année précédente ayant pour but de réaliser la mobilité de base;
- 3° un aperçu des investissements de l'année passée pour lesquels les moyens ont définitivement été engagés;
- 4° un programme d'exploitation indicatif pour les trois années suivantes;
- 5° un programme d'investissement indicatif pour les trois années suivantes;
- 6° un aperçu des plaintes, en exécution de l'article 6, § 3, avec mention de la suite qui y a été donnée.

Le Gouvernement flamand précisera l'établissement de ces rapports et fixe les suites liées à l'évaluation de ce rapport. Le Gouvernement flamand transmettra annuellement ce rapport au Parlement flamand avant le 30 juin.

Section 2. — Exploitation

Art. 15. Sans préjudice de l'article 25 du décret du 31 juillet 1990 portant création de la "Vlaamse Vervoermaatschappij" (Société flamande des Transports), le Gouvernement flamand fixe les conditions d'exploitation du transport régulier.

Art. 16. Le transport régulier payé non-transfrontalier est exclusivement organisé par la VVM.

La VVM peut confier l'exploitation du transport régulier à des tiers.

Sans préjudice du premier alinéa, la Région flamande peut conclure un accord de coopération avec une autre Région concernant les services transfrontaliers.

Le Gouvernement flamand fixe le pourcentage minimal de l'exploitation totale du transport régulier confiée à des tiers par la VVM. Le Gouvernement flamand précise les règles en vue de l'exécution de cette disposition.

Art. 17. § 1^{er}. Les autorisations pour les transports réguliers transfrontaliers sont délivrés par le Gouvernement flamand conformément aux dispositions de la Directive (UE) n° 11/98 du Conseil des Communautés européennes modifiant la Directive (UE) n° 684/92 portant des règles communes pour le transport international de personnes à l'aide de cars de tourisme et d'autobus lorsque le point de départ est situé en Flandre.

Les autorisations pour les transports réguliers transfrontaliers sont délivrés conformément aux dispositions de la Directive visée à l'alinéa précédente avec l'accord du Gouvernement flamand lorsque le point de départ est situé sur le territoire d'un autre état membre de la Communauté européenne et pour autant que des voyageurs embarquent ou débarquent sur le territoire flamand.

§ 2. La durée de l'autorisation pour les transports réguliers est de cinq années au maximum. Le Gouvernement flamand peut chaque fois renouveler cette durée pour cinq années au maximum.

§ 3. Le Gouvernement flamand prend une décision dans les quatre mois après la date d'introduction de la demande par le transporteur.

Le demandeur en est informé par lettre recommandée dans les dix jours après l'écoulement de ce délai.

§ 4. Pendant l'entière durée de l'autorisation, ses détenteurs sont tenus :

- 1° de respecter les dispositions de l'autorisation, notamment les dispositions relatives aux correspondances à assurer, la régularité, la continuité, la fréquence et l'itinéraire;
- 2° d'équiper les arrêts d'un horaire et d'une indication des arrêts;
- 3° de répondre aux dispositions légales en matière d'accès à la profession de transporteur national et international de personnes par la route;
- 4° d'avoir l'autorisation ou une copie certifiée conforme de cette dernière à bord de leur véhicule;
- 5° de respecter les accords de travail collectifs en vigueur sur le territoire de la Région flamande;
- 6° de respecter la réglementation en matière de sécurité routière.

Le Gouvernement flamand peut obliger les détenteurs d'une autorisation de respecter les tarifs fixés par le Gouvernement flamand.

§ 5. Le Gouvernement flamand peut retirer l'autorisation pour un délai d'au maximum trois mois lorsque le détenteur de l'autorisation ne respecte pas les dispositions du présent décret ou de ses arrêtés d'exécution.

Le retrait de l'autorisation se fait sans indemnisation et après avoir entendu le détenteur de l'autorisation.

Art. 18. Aux conditions fixées par le Gouvernement flamand, les exploitants des services de transports réguliers peuvent transporter des colis.

Le transport de colis est secondaire aux transport de personnes.

CHAPITRE III. — *Les formes particulières de transport régulier*

Section I^{re}. — Exploitation

Art. 19. § 1^{er}. Aucune autorisation n'est exigée pour les formes de transports réguliers transfrontaliers et non-transfrontaliers pour lesquelles un accord a été conclu entre l'organisateur et le transporteur.

Les exploitants des formes de transports réguliers non-transfrontaliers établis en Flandre, peuvent demander une autorisation à défaut d'un accord visé au premier alinéa. L'autorisation est délivrée par le Gouvernement flamand. Ce dernier fixe la procédure de demande, la forme et ses mentions.

Sans préjudice du deuxième alinéa, la Région flamande peut conclure un accord de coopération avec une autre région en matière des services transfrontaliers.

L'exploitation des formes de transports réguliers transfrontaliers est soumise, à défaut d'un accord tel que visé au premier alinéa, à une autorisation délivrée par le Gouvernement flamand conformément aux dispositions de la Directive (UE) n° 11/98 du Conseil des Communautés européennes modifiant la Directive (UE) n° 684/92 portant des règles communes pour le transport international de personnes à l'aide de cars de tourisme et d'autobus lorsque le point de départ est situé en Flandre.

L'exploitation des formes de transports réguliers transfrontaliers est soumise, à défaut d'un accord tel que visé au premier alinéa, à une autorisation délivrée moyennant l'accord du Gouvernement flamand conformément aux dispositions de la Directive précitée, lorsque le point de départ est situé sur le territoire d'un autre état membre de la Communauté européenne et pour autant que des voyageurs embarquent ou débarquent sur le territoire flamand.

§ 2. Le Gouvernement flamand fixe quelles sont les mentions que l'accord entre l'organisateur et le transporteur, visé au § 1^{er}, comprend :

L'accord comprend au moins les mentions suivantes :

- 1° le nom du commanditaire, des bénéficiaires et du transporteur;
- 2° les dispositions relatives aux correspondances à assurer, à l'ordre, à la continuité, à la fréquence et à (aux) l'itinéraire(s);
- 3° le début et la fin du trajet;
- 4° les arrêts;
- 5° la durée de l'accord.

§ 3. L'accord ou sa copie déclarée conforme doit être à bord du véhicule et montré sur demande des fonctionnaires chargés du contrôle.

§ 4. Une copie déclarée conforme de l'accord est envoyée dans les quinze jours après la conclusion de l'accord à l'instance désignée par le Gouvernement flamand.

§ 5. Le Gouvernement flamand peut retirer l'autorisation pour un délai d'au maximum trois mois lorsque le détenteur de l'autorisation ne respecte pas les dispositions du présent décret ou de ses arrêtés d'exécution.

Le retrait de l'autorisation se fait sans indemnisation et après avoir entendu le détenteur de l'autorisation.

§ 6. Les exploitants des formes particulières de transport régulier doivent répondre aux dispositions légales en matière de l'accès à la profession d'entrepreneur de transport national ou international de personnes par la route.

Art. 20. Le Gouvernement flamand peut déclarer que les dispositions relatives aux formes particulières de transport régulier sont applicables au transport de personnes par la route exécuté par des personnes qui n'exercent pas la profession de transporteur par la route.

Section II. — Statistiques

Art. 21. Tout exploitant de formes particulières de transport régulier établi dans le Région flamande doit fournir les statistiques de son entreprise au Gouvernement flamand lorsque ce dernier le demande.

Ces statistiques sont confidentielles et ne sont destinées qu'à des statistiques relatives au transport de personnes.

CHAPITRE IV. — *Dispositions communes aux chapitres II et III : transport pour le propre compte*

Art. 22. En vue des transports effectués pour le propre compte, il est exigé :

- 1° que l'activité de transport constitue une activité supplémentaire pour cette personne physique ou morale;
- 2° que les véhicules utilisés sont la propriété de cette personne physique ou morale ou achetés par cette dernière à crédit ou pour lesquels un contrat de crédit-bail (leasing) a été conclu;

3° qu'ils sont conduits par un membre du personnel de la personne physique ou morale ou par la personne physique même.

Art. 23. § 1^{er}. En dérogation aux articles 17 et 19, une attestation est nécessaire pour effectuer des transports pour le propre compte. L'attestation est délivrée par le Gouvernement flamand. Ce dernier fixe la procédure de demande, la forme et ses mentions.

§ 2. Le Gouvernement flamand peut retirer l'autorisation pour un délai d'au maximum trois mois lorsque le détenteur de l'autorisation ne respecte pas les dispositions du présent décret ou de ses arrêtés d'exécution.

Le retrait de l'autorisation se fait sans indemnisation et après avoir entendu le détenteur de l'autorisation.

Art. 24. Toute personne effectuant des transports pour son propre compte doit fournir les statistiques concernées au Gouvernement flamand lorsque ce dernier le demande.

Ces statistiques sont confidentielles et ne sont destinées qu'à des statistiques relatives au transport de personnes.

CHAPITRE V. — *Les services de taxi. Autorisation et exploitation*

Art. 25. Personne ne peut, sans autorisation, exploiter un service de taxi à l'aide ou plusieurs véhicules à partir de la voie publique ou à tout autre endroit non ouvert aux transports en commun qui se situe sur le territoire de la Région flamande.

Art. 26. § 1^{er}. Les conditions d'exploitation d'un service de taxi sont fixées par le conseil communal à l'intérieur des limites fixées par le Gouvernement flamand.

§ 2. Aux conditions fixées par le conseil communal, l'autorisation ou le renouvellement de l'autorisation pour l'exploitation d'un service taxi est délivré par le collège des bourgmestre et échevins de la commune ou l'exploitant à l'intention d'exploiter son service de taxi, à appeler ci-après "le collège compétent".

§ 3. L'exploitant d'un service de location de véhicules avec chauffeur, qui est détenteur d'une autorisation conformément à l'article 42, § 2, peut engager les véhicules mentionnés dans l'autorisation dans un service de taxi, moyennant une autorisation visée à l'article 25 du collège compétent et le paiement d'une taxe supplémentaire conformément à l'article 36, § 3.

§ 4. Le conseil communal fixe le tarif à appliquer. Lorsque les conditions d'autorisation ne prescrivent pas l'application d'un certain tarif, le collège compétent fixe le tarif sur la proposition de l'exploitant.

§ 5. Le collège compétent ne peut délivrer qu'une seule autorisation par exploitant. L'autorisation mentionne le nombre de véhicules pour lesquels elle a été délivrée et s'il peut être fait usage ou non d'emplacements sur la voie publique.

Art. 27. Le Gouvernement flamand fixe les modalités dans le cadre desquelles le collège compétent peut délivrer des autorisations.

Art. 28. § 1^{er}. Les autorisations sont délivrées après une enquête faite par le collège compétent relatives aux garanties morales données par le demandeur, ainsi qu'à son aptitude professionnelle et sa solvabilité.

§ 2. Lorsque l'autorisation est délivrée à une personne morale, le chargé d'affaires de la personne morale doit répondre aux conditions imposées à une personne physique afin de pouvoir devenir détenteur d'une autorisation, et ce pour toute la durée de l'exploitation.

Art. 29. § 1^{er}. L'autorisation n'est délivrée qu'à une personne physique ou morale qui est, soit propriétaire du ou des véhicules, soit en à la disposition suite à un contrat d'achat ou de crédit, soit par in contrat de crédit-bail (leasing).

§ 2. Le détenteur d'autorisation dont un véhicule n'est pas disponible suite à un accident, une défaillance mécanique grave, un incendie ou un vol, peut, en dérogation au § 1^{er} et à sa demande, être autorisé à effectuer son service à l'aide d'un véhicule de remplacement qui n'a pas en propriété et pour lequel il ne peut présenter ni contrat d'achat de crédit, ni contrat de crédit-bail.

L'autorisation ne peut être accordée que pour trois mois au maximum et est n'est pas renouvelable.

Le conseil communal fixe la façon dont cette autorisation doit être demandée ainsi que les exigences auxquelles le véhicule doit répondre, dans les limites fixées par le Gouvernement flamand.

§ 3. La location par l'exploitant, sous quelle forme que se soit, du ou des véhicule(s) à toute personne qui conduit ou laisse conduire le ou les véhicule(s), est interdite.

Art. 30. § 1^{er}. L'autorisation est personnel et intransmissible.

§ 2. Moyennant autorisation préalable du collège compétent et sans préjudice de la disposition du § 3 :

1° l'époux/épouse ou le partenaire cohabitant de façon durable, peut ou les parents ou personnes apparentées jusqu'au deuxième degré en cas de décès ou d'incapacité au travail définitive du détenteur de l'autorisation, peuvent continuer l'exploitation du service aux mêmes conditions jusqu'à la fin du délai fixé dans l'autorisation;

2° une personne morale peut continuer l'exploitation d'une personne physique détentrice d'une autorisation lorsque ce détenteur dépose son autorisation dans la personne morale qu'il établit et dont il est partenaire majoritaire, ainsi que le chargé d'affaires.

§ 3. Une personne morale peut partager son autorisation parmi les membres du personnel de son entreprise moyennant l'autorisation préalable du collège compétent et à condition :

1° que l'autorisation est entièrement transférée et que la personne morale arrête complètement ses activités d'exploitant de taxi;

2° qu'à la date de la demande, les membres du personnel parmi lesquels l'autorisation est partagée, participent activement et sans interruption pendant au moins trois ans à l'exploitation d'un service de taxi, et qui sont inscrits depuis au moins un an comme employé dans le registre du personnel de la personne morale qui souhaite partager son autorisation;

3° que la personne morale qui arrête son exploitation présente les preuves nécessaires démontrant qu'il a été répondu aux obligations fiscales et sociales.

A l'exception des cas visés à l'article 31, §§ 2 et 3, le détenteur d'une autorisation qui arrête son exploitation de taxi, ne peut pas acquérir une autorisation pendant une période d'au moins trois ans après la date de prise de connaissance de ce fait par le collège compétent, ni devenir partenaire majoritaire dans une personne morale détentrice d'une autorisation pour l'exploitation d'un service taxi ou dans une personne morale avant demandé une autorisation.

Art. 31. § 1^{er}. La durée de l'autorisation est de cinq ans. L'autorisation peut être renouvelée pour la même durée. Elle peut être accordée ou renouvelée pour moins de cinq ans lorsque des circonstances particulières, mentionnées dans l'autorisation ou dans l'acte de renouvellement, justifie cette dérogation.

§ 2. Le renouvellement de l'autorisation sera refusée dans les cas suivants :

1° lorsque l'exploitant ne respecte pas les dispositions du présent décret, les arrêtés d'exécution ou les conditions d'exploitation;

2° lorsque l'exploitant ne répond plus aux conditions en matière de morale, d'aptitude professionnelle ou de solvabilité;

3° lorsque l'exploitant ne respecte pas la législation appliquée dans le cadre de ses activités professionnelles.

Art. 32. L'autorisation visée à l'article 26 peut être retirée ou suspendue pour une certaine durée pour une des raisons citées à l'article 31, § 2, par une décision motivée du collège compétent.

Art. 33. § 1^{er}. Le détenteur d'une autorisation peut en tout temps demander au collège compétent d'augmenter ou de diminuer le nombre de véhicules faisant l'objet de son autorisation pour un service de taxi.

§ 2. Les décisions du collège compétent, prises en vertu du présent article, sont prises suivant la procédure et les conditions qui s'appliquent sur la demande d'une autorisation de service de taxi.

Art. 34. Les exploitants des services de taxis peuvent être autorisés à disposer pour l'exploitation de leurs services de véhicules de réserve dont ils sont propriétaires ou dont ils disposent suite à un contrat de vente sur crédit, soit par un contrat de crédit-bail (leasing).

Les véhicules de réserve doivent au moins être équipés pour assurer un service de taxi.

Conformément à l'article 29, § 3, ces véhicules ne peuvent pas être loués.

L'autorisation mentionne, le cas échéant, le nombre de véhicule de réserve dont l'exploitant peut disposer.

Art. 35. Les tarifs doivent être visiblement affichés dans chaque véhicule.

Art. 36. § 1^{er}. Les autorisations délivrées sur la base de l'article 26, §§ 2 et 3, ne peuvent pas mener à une taxe annuelle et indivisible à charge de la personne physique ou morale détentrice de l'autorisation. Ces taxes sont perçues par les communes.

§ 2. Le montant de la taxe pour l'autorisation délivrée sur la base de l'article 26, § 2, s'élève au maximum à 250 euros par an et par véhicule mentionné dans l'acte d'autorisation.

En dérogation au premier alinéa, la taxe s'élève au maximum à 450 euros par an et par véhicule mentionné dans l'acte d'autorisation lorsque l'exploitant fait usage d'emplacements situés sur la voie publique.

§ 3. Le montant de la taxe pour l'autorisation délivrée sur la base de l'article 26, § 3, s'élève au maximum à 500 euros par an et par véhicule mentionné dans l'acte d'autorisation.

§ 4. Une taxe supplémentaire d'au maximum 75 euros par an et par véhicule mentionné dans l'acte d'autorisation peut être perçue à charge des exploitants de services de taxi sans emplacement sur la voie publique mais dont les véhicules sont équipés de radiotéléphonie.

§ 5. Les taxes visées au présent article sont dues pour toute l'année, indépendamment du moment auquel l'autorisation a été délivrée. Elles sont dues annuellement et indivisiblement à charge du détenteur de l'autorisation mentionné au premier janvier de l'année civile ou au moment de la délivrance de l'autorisation.

La diminution du nombre de véhicules ne donne pas lieu à un remboursement des taxes. Cela vaut également pour la suspension ou le retrait d'une autorisation ou pour la mise hors service d'un ou plusieurs véhicules pour quelle raison que ce soit.

L'introduction d'une plainte n'abroge pas la recouvrabilité de la taxe.

§ 6. Les montants mentionnés aux §§ 2, 3 et 4 du présent article sont adaptés aux fluctuations de l'indice des prix à la consommation. Cette adaptation se fait à l'aide d'un coefficient obtenu en divisant l'indice du mois de décembre précédant l'année imposable par l'indice du mois de décembre 2000.

Art. 37. § 1^{er}. Les décisions de refus ou les décisions portant le retrait ou la suspension d'une autorisation prises sur la base du présent chapitre doivent être amplement motivées.

§ 2. Contre les décisions visées à l'alinéa premier, ou, le cas échéant, à défaut d'une décision dans les trois mois après l'introduction de la demande, un recours peut être formé auprès de la députation permanente du conseil provincial, qui se prononce par une décision motivée dans les trois mois après réception du recours.

Le recours doit être introduit par lettre recommandée dans les quinze jours après la notification de la décision de refus ou dans les quinze jours après la date à laquelle le délai de trois mois suivant l'introduction de la demande échoit.

Lorsque la députation permanente n'a pas pris de décision dans le délai visé au premier alinéa, le demandeur peut demander, par lettre recommandée, de prendre une décision dans les trente jours après l'envoi. Lorsque la députation permanente n'a pas décidé dans ce délai, le recours est réputé être accepté.

Section 2. — Le stationnement

Art. 38. § 1^{er}. L'autorisation pour l'exploitation d'un service de taxi comprend l'autorisation de stationnement à n'importe quel emplacement qui n'est pas située sur la voie publique mais dont l'exploitant dispose, ou à quelconque emplacement sur la voie publique dans la commune octroyant l'autorisation réservé aux taxis et qui est libre à condition que l'autorisation conformément à l'article 26, § 5, en mentionne explicitement l'utilisation.

§ 2. Plusieurs entreprises peuvent utiliser en commun les emplacements dont elles disposent qui ne sont pas situés sur la voie publique à condition d'avoir obtenu l'accord des collèges compétents. Cet accord préalable n'est pas exigé lorsqu'il s'agit d'emplacements qui sont situés sur le territoire d'une seule commune.

§ 3. Le nombre de véhicules présents sur un certain emplacement sur la voie publique ne peut en aucun cas dépasser le nombre de places disponibles.

Art. 39. Prévoir, modifier ou abroger des emplacements sur la voie publique dans une certaine commune se fait en concertation avec la VVM et avec les exploitants de taxi détenteurs d'une autorisation de la commune concernée. Le mode de concertation est déterminé par le Gouvernement flamand.

Section 3. — Statistiques

Art. 40. Toute exploitant de taxi doit fournir les statistiques relatives à son entreprise à la commune ou au Gouvernement flamand lorsque ces derniers le demandent.

Ces statistiques sont confidentielles et ne sont destinées qu'à des statistiques relatives au transport de personnes.

CHAPITRE VI. — *Les services de location de véhicules avec chauffeur*Section 1^{re}. — Autorisation et exploitation

Art. 41. § 1^{er}. Personne ne peut, sans autorisation, exploiter un service de location de véhicules avec chauffeur à l'aide d'un ou plusieurs véhicules sur le territoire de la Région flamande.

§ 2. L'autorisation est délivrée par la commune sur le territoire de laquelle est situé le siège d'exploitation du candidat-détenteur d'une autorisation et est valable sur le territoire de la Région flamande.

§ 3. Le Gouvernement flamand fixe les conditions auxquelles une autorisation délivrée par une autre Région, est agréée pour le territoire de la Région flamande.

Art. 42. § 1^{er}. Les conditions d'exploitation d'un service de location de véhicules avec chauffeur sont fixées par le Conseil communal. Il est au moins tenu compte des principes suivants :

1° le véhicule engagé dans l'exploitation d'un service doit être un véhicule luxueux et offrir aux passagers le confort et accessoires exigés par le client. Le Gouvernement flamand peut détailler ces critères;

2° le véhicule passera périodiquement un contrôle technique obligatoire afin de vérifier s'il répond toujours à toutes les conditions d'exploitation;

3° toute location donne lieu à une inscription dans un registre tenu au siège de l'entreprise et dans lequel figurent la date et l'heure de la commande ainsi que l'objet précis du contrat de location et son prix. Ce registre doit être conservé au siège de l'entreprise pendant cinq ans à partir de sa mise en service;

4° le véhicule ne peut être mis à la disponibilité d'une certaine personne morale ou physique en vertu d'un accord écrit suivant le modèle fixé par le Gouvernement flamand, dont un exemplaire se trouve au siège de l'entreprise et une copie à bord du véhicule, que lorsque la signature de cet accord précède l'embarquement du client, ou dont l'original se trouve à bord du véhicule dans les autres cas. L'accord écrit mentionne en tous les cas que le véhicule est mis à la disposition d'une personne pour une durée d'au moins trois heures;

5° le véhicule ne peut pas circuler sur la voie publique ni y stationner sans qu'il ait été loué au siège de l'entreprise;

6° le contrat de location n'a trait qu'au véhicule et pas au nombre de place;

7° les véhicules doivent être équipés au devant et à l'arrière d'un signe distinctif, conforme au modèle fixé par le Gouvernement flamand. En vue d'obtenir ce signe distinctif, le demandeur doit présenter l'autorisation et un extrait du registre commercial dont il ressort qu'il a été inscrit comme exploitant de services de location de véhicules avec chauffeur;

8° les signes qui sont distinctifs des véhicules qui sont engagés comme taxi ou qui y rappellent, ne peuvent pas être apposés, ni dans, ni sur les véhicules;

9° le véhicule ne peut pas être équipé d'un appareil radio émetteur ou récepteur, tel que visé à l'article 1, 4°, de la loi du 30 juillet 1979 relative aux messages radio;

10° les exploitants ne peuvent faire de la publicité sous la dénomination "taxi" ou sous une devise rappelant ce mot pour les services de location de véhicules avec chauffeur.

§ 2. Aux conditions fixées par le conseil communal, l'autorisation ou le renouvellement de l'autorisation pour l'exploitation d'un service de location de véhicules avec chauffeur est délivré par le collège des bourgmestre et échevins de la commune visée à l'article 41, § 2, à appeler ci-après "le collège compétent".

§ 3. L'exploitant d'un service de location de véhicules avec chauffeur, qui est détenteur d'une autorisation conformément à l'article 26, § 2, peut engager un taxi pour la location de véhicules avec chauffeur, moyennant l'autorisation du collège compétent.

En dérogation du § 1^{er}, premier alinéa, 8°, le taxi engagé comme service de location de véhicules avec chauffeur conformément au premier alinéa du présent article, peut avoir un taximètre à bord du véhicule.

Le paragraphe 1^{er}, premier alinéa, 9°, ne s'applique pas au service de taxi visé au premier alinéa du présent paragraphe.

§ 4. Le conseil communal fixe le tarif à appliquer. Lorsque les conditions d'autorisation ne prescrivent pas l'application d'un certain tarif, le collège compétent fixe le tarif sur la proposition de l'exploitant. Ces tarifs peuvent être supérieurs aux tarifs visés à l'article 26, § 4.

§ 5. Le collège compétent ne peut délivrer qu'une seule autorisation par exploitant. L'autorisation est délivrée à toute personne physique ou morale qui la demande. L'autorisation mentionne le nombre de véhicules pour lesquels elle a été délivrée.

Art. 43. § 1^{er}. Les autorisations sont délivrés après une enquête faite par le collège compétent relatives aux garanties morales données par le demandeur, ainsi qu'à son aptitude professionnelle et à sa solvabilité.

L'enquête peut être confiée à la commune sur le territoire de laquelle l'exploitant a, soit son siège social, soit son exploitation.

§ 2. Lorsque l'autorisation est délivrée à une personne morale, le chargé d'affaires de la personne morale doit répondre aux conditions imposées à une personne physique afin de pouvoir devenir détenteur d'une autorisation, et ce pour toute la durée de l'exploitation.

Art. 44. § 1^{er}. L'autorisation n'est délivrée qu'à une personne physique ou morale qui est, soit propriétaire du ou des véhicules, soit en à la disposition suite à un contrat d'achat ou de crédit, soit par in contrat de crédit-bail (leasing).

§ 2. Le détenteur d'autorisation dont un véhicule n'est pas disponible suite à un accident, une défaillance mécanique grave, un incendie ou un vol, peut, en dérogation au § 1^{er} et à sa demande, être autorisé à effectuer son service à l'aide d'un véhicule de remplacement qui n'a pas en propriété et pour lequel il ne peut présenter ni contrat d'achat de crédit, ni contrat de crédit-bail.

L'autorisation ne peut être accordée que pour trois mois au maximum et est n'est pas renouvelable.

Le conseil communal fixe la façon dont cette autorisation doit être demandée ainsi que les exigences auxquelles le véhicule doit répondre, dans les limites fixées par le Gouvernement flamand.

§ 3. La location par l'exploitant, sous quelle forme que se soit, du ou des véhicule(s) à toute personnes qui conduit ou laisse conduire le ou les véhicule(s), est interdite.

Art. 45. L'autorisation est personnel et intransmissible.

Art. 46. § 1^{er}. La durée de l'autorisation est de cinq ans. L'autorisation peut être renouvelée pour la même durée. Elle peut être accordée ou renouvelée pour moins de cinq ans lorsque des circonstances particulières, mentionnées dans l'autorisation ou dan l'acte de renouvellement, justifie cette dérogation.

§ 2. Le renouvellement de l'autorisation peut être refusée pour tous ou certains véhicules dans les cas suivants :

1° lorsque l'exploitant ne respecte pas les dispositions du présent décret, les arrêtés d'exécution ou les conditions d'exploitation;

2° lorsque l'exploitant ne répond plus aux conditions en matière de morale, d'aptitude professionnelle ou de solvabilité;

3° lorsque l'exploitant ne respecte pas la législation appliquée dans le cadre de ses activités professionnelles.

Art. 47. L'autorisation visée à l'article 42 peut être retirée ou suspendue pour une certaine durée pour une des raisons citées à l'article 46, § 2, par une décision motivée du collège compétent.

Art. 48. § 1^{er}. Lorsque l'exploitant veut augmenter ou de diminuer le nombre de véhicules engagés pendant la durée de validité de l'autorisation, le collège compétent modifie, sur sa demande et jusqu'à la fin de l'autorisation, le nombre de véhicules mentionné dans l'acte d'autorisation.

§ 2. Les décisions du collège compétent, prises en vertu du présent article, sont prises suivant la procédure et les conditions qui s'appliquent sur la demande d'une autorisation de service de taxi.

Art. 49. § 1^{er}. Les autorisations délivrées sur la base de l'article 42, §§ 2 et 3, ne peuvent pas mener à une taxe annuelle et indivisible à charge de la personne physique ou morale détentrice de l'autorisation. Ces taxes sont perçues par les communes.

§ 2. Le montant de la taxe pour l'autorisation délivrée sur la base de l'article 42, § 2, s'élève au maximum à 250 euros par an et par véhicule mentionné dans l'acte d'autorisation.

§ 3. Le montant de la taxe pour l'autorisation délivrée sur la base de l'article 42, § 3, s'élève au maximum à 500 euros par an et par véhicule mentionné dans l'acte d'autorisation.

§ 4. Les taxes visées au présent article sont dues pour toute l'année, indépendamment du moment auquel l'autorisation a été délivrée. Elles sont dues annuellement et indivisiblement à charge du détenteur de l'autorisation mentionné au premier janvier de l'année civile ou au moment de la délivrance de l'autorisation.

La diminution du nombre de véhicules ne donne pas lieu à un remboursement des taxes. Cela vaut également pour la suspension ou le retrait d'une autorisation ou pour la mise hors service d'un ou plusieurs véhicules pour quelle raison que ce soit.

L'introduction d'une plainte n'abroge pas la recouvrabilité de la taxe.

§ 5. Les montants mentionnés aux §§ 2, 3 et 4 du présent article sont adaptés aux fluctuations de l'indice des prix à la consommation. Cette adaptation se fait à l'aide d'un coefficient obtenu en divisant l'indice du mois de décembre précédant l'année imposable par l'indice du mois de décembre 2000.

Art. 50. § 1^{er}. Les décisions de refus ou les décisions portant le retrait ou la suspension d'une autorisation prises sur la base du présent chapitre doivent être amplement motivées.

§ 2. Contre les décisions visées au § 1^{er}, ou, le cas échéant, à défaut d'une décision dans les trois mois après l'introduction de la demande, un recours peut être formé auprès de la députation permanente du conseil provincial, qui se prononce par une décision motivée dans les trois après réception du recours.

Le recours doit être introduit par lettre recommandée dans les quinze jours après la notification de la décision de refus ou dans les quinze jours après la date à laquelle le délai de trois mois suivant l'introduction de la demande échoit.

Lorsque la députation permanente n'a pas pris de décision dans le délai visé au premier alinéa, le demandeur peut demander, par lettre recommandée, de prendre une décision dans les trente jours après l'envoi. Lorsque la députation permanente n'a pas décidé dans ce délai, le recours est réputé être accepté.

Section 2. — Le stationnement

Art. 51. L'exploitant qui est autorisé par le collège compétent d'exploiter un service de véhicules de location avec chauffeur, ne peut faire stationner les véhicules, qui ne sont pas en service, qu'aux endroits se trouvant sur le terrain privé destiné à l'exploitation d'un service de transport rémunéré de personnes dont l'exploitant du service est le propriétaire ou dont il dispose et qui est le siège de l'exploitation de son entreprise.

Section 3. — Statistiques

Art. 52. Toute personne louant des véhicules avec chauffeur doit fournir les statistiques relatives à son entreprise à la commune ou au Gouvernement flamand lorsque ces derniers le demandent.

Ces statistiques sont confidentielles et ne sont destinées qu'à des statistiques relatives au transport de personnes.

CHAPITRE VII. — *Conseil de Mobilité de la Flandre*

Section 1^{re}. — Création

Art. 53. Au sein du conseil Socio-économique de la Flandre, un Conseil de Mobilité de la Flandre est créé, appelé ci-après le MORA.

Section 2. — Composition du MORA

Art. 54. § 1^{er}. Le MORA est composé d'un président, d'un vice-président, de dix-sept membres et de huit membres-experts, tous nommés par le Gouvernement flamand.

Le Gouvernement flamand nomme un suppléant pour tous les membres.

Le président, le vice-président et les membres ont le droit de vote.

Les suppléants participent aux délibérations à voix consultative. Ils ont néanmoins droit de vote lorsqu'ils participent à des activités en l'absence du membre effectif.

§ 2. Le président et le vice-président sont proposés par le Ministre flamand chargé des transports parmi des personnes ayant de l'expérience dans le secteur des communications et du transport.

§ 3. Les membres sont désignés comme suit :

1° quatre représentants du secteur des transports de marchandises, sur la proposition du SERV, tout en assurant que le transport de marchandises par la route, le transport de marchandises par les voies navigables intérieures, le transport de marchandises par rail, sont toujours représentés;

2° à chaque fois un représentant sur la proposition des proposant suivants de transport de personnes :

- a) La Société flamande des Transports;
- b) la Société nationale des Chemins de Fer belges;
- c) Taxistop;
- d) le Groupement national des Entreprises de Taxis et de Véhicules de Location;
- e) le Conseil flamand des Entrepreneurs d'Autobus et d'Autocars et des organisateurs de voyage;

3° huit membres sur la proposition de personnes morales de droit privé ou d'associations de fait créées sur une initiative privée, ayant comme but principal, les communications ou le transport sur le territoire de la Région flamande, représentatives pour leur secteur et active dans toute la Région flamande.

Parmi ces huit membres, il doit y avoir suffisamment d'étalement entre les différents modes de transports.

Les représentants visés au premier alinéa, 1° et 2°, doivent être experts dans le secteur des communications et des transports en général, et dans les transport intermodaux en particulier. Par transports intermodaux, il faut entendre le transport de marchandises dans la même unité de chargement par plus d'une modalité de transport sans traiter les marchandises mêmes. Les représentants visés au premier alinéa, 3°, ne doivent être experts que dans le secteur des communications et des transports.

§ 4. Les membres-experts sont désignés comme suit :

- 1° un sur la proposition de l'Association des Provinces;
- 2° un sur la proposition de l'Association des Villes et Communes flamandes;
- 3° six sur la proposition des institutions universitaires et scientifiques et des Ecoles supérieures.

Les membres-experts, visés au premier alinéa, sont choisis de sorte que les disciplines scientifiques en matière de mobilité dans le MORA soient représentées. Ces propositions impliquent toujours la proposition de deux candidats.

§ 5. Le président et le vice-président changent mutuellement de mandat tous les deux ans.

§ 6. La durée du mandat du président, du vice-président, des membres et des membres-experts comprend quatre ans et est renouvelable.

Le membre qui arrête prématurément l'exercice de son mandat est remplacé par son suppléant qui termine son mandat. Toutefois, l'adhésion des membres se termine à la date à laquelle l'organisation, l'association ou le secteur ayant fait leur proposition, signale au Gouvernement flamand que le membre concerné n'est plus leur représentant et proposent en même temps un nouveau membre.

Section 3. — Tâches et compétences

Art. 55. § 1^{er}. Le MORA est compétent, en matière d'affaires qui ont trait à la mobilité dans la Région flamande, à formuler, sur sa propre initiative, des recommandations et d'effectuer des études, ainsi que d'émettre des avis, sur la demande des autorités visées au § 2, concernant ces affaires.

Dans l'exécution des missions visées au premier alinéa, la MORA ne peut en aucun cas assumer des tâches de gestion et d'exécution incombant à l'administration.

§ 2. L'avis du MORA peut être demandé par :

- 1° Le Gouvernement flamand;
- 2° le Parlement flamand.

§ 3. Le Gouvernement flamand demande l'avis du MORA :

1° sur les avant-projets de décret et les avant-projets d'arrêté réglementaire ayant trait sur la mobilité, l'infrastructure des communications ou sur des activités générant fortement la mobilité, à l'exception des avant-projets du décret portant le budget;

2° sur la politique de budget à mener en matière de mobilité, y compris les plans d'investissement pluriannuels des administrations compétentes en matière de communications et de transport et les plans d'investissement pluriannuels et les exploitations des transports réguliers, à l'exception de la politique budgétaire des ports et des aéroports;

3° sur les lignes directrices de la politique à mener en matière de mobilité, à l'exception de la politique des ports et des aéroports;

4° sur tous les projets en matière d'accompagnement politique;

5° sur tous les projets d'accords de coopération qui ont trait aux communications et aux transports.

Le Gouvernement flamand demande simultanément l'avis du Conseil de l'Environnement et de la Nature de la Flandre, conformément à l'article 4, § 2, du décret du 29 avril 1991 instaurant un Conseil de l'Environnement et de la Nature de la Flandre et fixant les règles générales en matière d'agrément et de subvention des associations de la nature et de l'environnement.

§ 4. La VVM demande l'avis du MORA sur les propositions du management du réseau qu'elle dresse conformément à l'article 10, § 1^{er}, du présent décret, après que le Gouvernement flamand en ait donné l'ordre par écrit à la VVM.

§ 5. Les avis visés aux §§ 2 et 3 sont donnés dans le délai fixé dans la demande d'avis, sans que ce délai puisse être moins de dix jours ouvrables.

Lorsque le MORA juge qu'un délai fixé dans la demande d'avis ne peut pas être respecté, il fixe lui-même, de manière motivée, un délai sans que le délai proposé par le demandeur ne peut être doublé et il en informe le demandeur d'avis.

L'avis visé au § 4 est donné dans les trois mois.

Lorsque l'avis n'est pas donné dans les délais visés aux alinéas précédents, l'obligation d'avis peut être passée.

§ 6. Une copie de l'avis est transmise à toutes les instances visées au § 2.

§ 7. Les avis, recommandations et études du MORA sont publics, quinze jours après qu'ils ont été communiqués à celui qui les a demandés.

§ 8. Le secrétariat du MORA, tel que visé à l'article 60, établit un rapport de mobilité tous les cinq ans. A l'aide de rapports annuels, ce secrétariat doit informer le Gouvernement flamand de la mobilité en général.

Le Gouvernement flamand fixe les règles détaillées en vue de dresser ces rapports et prévoit les crédits nécessaires à cet effet.

§ 9. Le MORA transmet annuellement un rapport de ses activités au Gouvernement flamand et au Parlement flamand.

Art. 56. Le Gouvernement flamand met les informations nécessaires ainsi que tout canal d'information à la disposition du MORA afin de lui permettre de remplir convenablement ses tâches.

Art. 57. Le MORA peut être concerné dans d'autres instances consultatives similaires, fédérales ou internationales, en tant que représentant de la Flandre

Section 4. — Fonctionnement du MORA

Art. 58. § 1^{er}. Les fonctionnaires suivants peuvent assister aux réunions à voix consultative du MORA :

1° les fonctionnaires dirigeants des administrations responsables des routes et des communications, des voies navigables et de la marine, de l'aménagement du territoire et des études et des missions d'appui;

2° les fonctionnaires dirigeants des institutions scientifiques de la Région flamande qui ont une mission capitale en matière de mobilité;

3° les fonctionnaires dirigeants des personnes morales de droit public sous l'autorité ou le contrôle de la Région flamande, qui ont une mission capitale en matière de mobilité.

§ 2. Les représentants du Conseil socio-économique de la Flandre et du Conseil de l'Environnement et de la Nature de la Flandre peuvent être entendus lors des réunions du MORA sur demande du président.

Art. 59. § 1^{er}. Le MORA constitue son bureau et peut créer des sous-commissions temporaires ou permanentes.

§ 2. Le MORA peut, en vue de l'étude de problèmes particuliers, faire appel à des tiers, aux conditions fixées au règlement intérieur.

Sur demande du MORA, le Gouvernement flamand peut temporairement détacher du personnel des services du Gouvernement flamand et des Institutions publiques flamandes.

§ 3. Le MORA établit un règlement intérieur réglant au moins :

1° les compétences du président et du vice-président;

2° les compétences et le mode de fonctionnement du bureau;

3° le mode de convocation et de délibération;

4° la fréquence des réunions;

5° la publication des annales;

6° les conditions auxquelles le MORA peut faire appel à des experts ou à des sous-commissions temporaires ou permanentes;

7° les conditions auxquelles le MORA peut faire appel à des tiers pour l'étude de problèmes particuliers.

Le règlement intérieur est soumis à l'approbation du Gouvernement flamand.

Art. 60. Le Gouvernement flamand met un secrétariat permanent à la disposition du MORA comprenant outre du personnel ayant une formation administrative, du personnel ayant une formation scientifique.

Le secrétariat est dirigé par un secrétaire sous l'autorité d'un secrétaire.

Section 5. — Moyens de fonctionnement

Art. 61. Le MORA dispose d'une dotation à charge du budget de la Région flamande.

Le MORA est logé dans les bâtiments de la Communauté flamande jusqu'au moment où une dotation est accordée au Conseil socio-économique de la Flandre.

Art. 62. Le Gouvernement flamand conclut avec le SERV une convention de protocole dans laquelle sont repris les règlements pratiques concernant le fonctionnement, le personnel et le financement du MORA. Le Gouvernement flamand fixe les modalités de la convention.

CHAPITRE VIII. — Dispositions pénales

Art. 63. § 1^{er}. Sans préjudice d'une éventuelle indemnisation, est sanctionné d'un emprisonnement de huit jours à trois mois avec une amende de 500 euros à 10 000 euros, ou d'une de ces peines seules, toute personne exploitant, sans autorisation, respectivement sans contrat ou attestation, un service de transport régulier, un service de transport régulier particulier tel que visé à l'article 19, § 1^{er}, ou qui effectue des transports pour son propre compte tels que visés à l'article 23, ou qui exploite un service de taxi ou un service de location de véhicules avec chauffeur.

§ 2. Sans préjudice d'une indemnisation, est sanctionné d'un emprisonnement de huit jours à trois mois avec une amende de 26 euros à 10.000 euros, ou d'une de ces peines seules, tout personne commettant une infraction aux dispositions du présent décret ou de ses dispositions d'exécution autres que celles visées à l'article 66, § 1^{er}.

Est également sanctionné des peines visées au premier alinéa, tout personne commettant répétitivement des infractions aux dispositions comprises dans les autorisations pour les transports réguliers, les services de taxi ou les services de location de véhicules avec chauffeur, et le cas échéant, les services de transport régulier particulier.

§ 3. Les dispositions du Livre I^{er} du Code pénale, y compris le chapitre VII et l'article 85, s'appliquent aux contraventions visées aux §§ 1^{er} et 2.

Art. 64. § 1^{er}. Sans préjudice des compétences confiées à d'autres officiers de la police judiciaire, le Gouvernement flamand attribue la qualité d'agent ou d'officier de la police judiciaire aux fonctionnaires et agents assermentés de la Région qui contrôle l'exécution du présent décret et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leur mission, les fonctionnaires peuvent :

- 1° donner des ordres aux conducteurs;
- 2° demander des informations et exercer un contrôle en interrogeant des personnes et en vérifiant des documents et d'autres porteurs d'informations;
- 3° exiger l'assistance de la police fédérale et locale.

§ 3. Le Gouvernement flamand fixe les signes distinctifs propres à leur fonction.

Art. 65. Les fonctionnaires visés à l'article 64 constatent les infractions par procès-verbal ayant valeur de preuve jusqu'à preuve du contraire.

Une copie du procès-verbal doit être envoyée dans les huit jours ouvrables après la constatation au contrevenant.

Art. 66. § 1^{er}. Les fonctionnaires désignés par le Gouvernement flamand peuvent imposer une amende administrative dans les cas suivants :

1° non-respect de l'article 5 de la Directive (CE) n°12/98 du Conseil des Communautés européennes du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents dans un Etat membre aux transports nationaux de voyageurs par route;

2° non-respect de l'article 3bis, troisième alinéa, et de l'article 5 de la Directive (UE) n° 684/92 portant des règles communes pour le transport international de personnes à l'aide de cars de tourisme et d'autobus;

3° les infractions aux formalités administratives à remplir telles qu'imposées par le présent décret ou par ses arrêtés d'exécution, commises par les personnes visées au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution.

Le fonctionnaire informe le contrevenant de son intention.

§ 2. Le montant des amendes administratives visées au § 1^{er}, ne peut pas dépasser 250 euros. Le Gouvernement flamand fixe les règles détaillées quant à la façon de perception et aux délais dont le contrevenant dispose.

§ 3. Le Gouvernement flamand ou son délégué se prononce sur les demandes de diminution ou de remise de ces amendes conformément à la procédure qu'il a fixé.

§ 4. Lorsque le contrevenant reste en défaut de payer l'amende administrative, l'amende est recouvrée par contrainte. Le Gouvernement flamand désigne les fonctionnaires chargés d'ordonner les contraintes et de les déclarer exécutoires. Ces contraintes sont notifiées par exploit de huissier de justice avec ordre de paiement.

§ 5. Lorsque les infractions visées au § 1^{er} du présent article sont commises par un préposé ou un mandataire, l'amende administrative est due par l'employeur.

CHAPITRE IX. — Dispositions finales

Section 1re. — Dispositions modificatives

Art. 67. Est/sont, dans l'arrêté loi du 30 décembre 1946 relatif au transport rémunéré par la route avec des autobus et des autocars :

- 1° abrogé, l'article 2, premier alinéa, A) et B) et le deuxième alinéa;
- 2° rayés à l'article 2bis, les mots "le transport régulier, les formes particulières du transport régulier ou";
- 3° rayés, à l'article 16, premier alinéa, les mots "la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux et les entreprises de tramways et trolleybus" et "le transport régulier, les formes particulières du transport régulier et";
- 4° rayés, aux articles 18, et 19, premier alinéa, les mots "le transport régulier, les formes particulières du transport régulier et";

5° rayés, à l'article 19, cinquième alinéa, les mots "le transport régulier, les formes particulières du transport régulier et";

6° rayés, à l'article 22, premier alinéa, les mots " par le Roi, s'il s'agit d'une autorisation d'un transport régulier" et les mots " formes particulières du transport régulier".

Art. 68. Au décret du 27 juin 1985 sur le Conseil socio-économique de la Flandre, il est ajouté un article *7octies*, libellé comme suit :

« Article *7octies*. Un Conseil de Mobilité de la Flandre est créé auprès du Conseil. Le décret du 20 avril 2001 portant organisation du transport de personnes par la route et portant création d'un Conseil de Mobilité de la Flandre fixe la composition, les tâches et les compétences, le fonctionnement et les moyens de fonctionnement du Conseil de Mobilité de la Flandre.

Art. 69. Au décret du 29 avril 1991 instaurant un conseil de l'Environnement et de la Nature de la Flandre et fixant les règles générales en matière d'agrément et de subvention des associations environnementales et de la naturelles points (5°, 6° et 7) sont ajoutés à l'article 4, § 2, libellés comme suit :

« 5° les avant-projets de décret et les projets d'arrêté réglementaire ayant trait à la mobilité, à l'infrastructure des communications ou à des activités générant fortement la mobilité, à l'exception des avant-projets du décret portant le budget, tel que visé à l'article 55, § 3, 1° du décret du 20 avril 2001 portant organisation du transport de personnes par la route et portant création d'un Conseil de Mobilité de la Flandre;

6° les lignes directrices de la politique à mener en matière de mobilité, à l'exception de la politique des ports et des aéroports, telle que visée à l'article 55, § 3, 3° du décret visé au point 5°;

7° tous les projets en matière d'accompagnement politique tel que visé à l'article 55, § 3, 4° du décret visé au point 5°. »

Section 2. — Dispositions abrogatoires

Art. 70. Sont abrogés :

1° la loi du 9 juillet 1875 portant les tramways, modifiée par les lois des 15 août 1897 et 29 août 1931, à l'exception des articles 7 et 11;

2° la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux;

3° l'arrêté royal du 6 juillet 1885 fixant les conditions auxquelles l'état garantit le service d'obligations de SNCV vis-à-vis de tiers, modifié par les arrêtés royaux du 25 août 1885, du 19 mai 1930 et du 25 mai 1956;

4° l'arrêté royal du 22 juillet 1885 relatif aux concessions à octroyer à la SNCV;

5° la loi du 11 août 1924 permettant à la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux d'organiser et d'exploiter des services de transport par automobile;

6° la loi du 20 juillet 1927 autorisant le Gouvernement d'approuver certaines modifications aux statuts de Société nationale des Chemins de Fer vicinaux;

7° la loi du 29 août 1931 portant expansion aux "Trolleybus" des dispositions de la loi du 24 juin 1885 sur les Chemins de Fer vicinaux et des lois des 9 juillet 1875 et 15 août 1897 sur les tramways;

8° la loi du 29 août 1931 autorisant à la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux d'exploiter d'un service d'autobus ayant pour but d'améliorer les conditions d'exploitation d'un service de chemins de fer vicinal autorisé;

9° la loi du 3 mai 1936 autorisant la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux de gérer le Service national de Transport par Automobile;

10° l'arrêté royal du 25 novembre 1939 octroyant la garantie du Royaume à un prêt par la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux;

11° la loi-arrêté du 8 juillet 1946 autorisant la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux à organiser des services d'automobiles pour le transport de marchandises;

12° l'article 1^{er}, en ce qui concerne le transport régulier et les formes particulières de transport régulier, les articles 3 à 13 compris, 16, troisième alinéa, 17 deuxième alinéa, 19, troisième et quatrième alinéa, les articles 20 et 21 en ce qui concerne la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux, l'article 22 en ce qui concerne le transport régulier et les formes particulières de transport régulier et les articles 31*bis*, 32 et 33 de la loi-arrêté du 30 décembre 1946 relative aux transports rémunérés de personnes par la route avec des autobus et des autocars, telle que modifiée jusqu'à présent;

13° l'arrêté du Régent du 15 mars 1947 relatif aux transports rémunérés de personnes à l'aide d'automobiles, modifié par les arrêtés royaux des 28 juillet 1950, 21 février 1957, 26 juin 1969 et 31 juillet 1980;

14° l'article 23, troisième alinéa, de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle sur certaines institutions d'intérêt public, modifié par l'arrêté royal du 30 décembre 1982;

15° la loi du 22 février 1961 relative à la création des Sociétés de Transports urbains en commun, modifiée par les arrêtés royaux n° 140 du 30 décembre 1982 et n° 525 du 31 mars 1987;

16° l'article 50 de la loi du 28 décembre 1973 relative aux propositions budgétaires 1973-1974;

17° la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxi, modifiée par l'arrêté royal du 31 décembre 1983, excepté l'article 11;

18° l'arrêté royal du 19 mars 1975 relatif aux services de location de véhicules avec chauffeur;

19° l'arrêté royal du 7 juillet 1975 relatif aux commissions régionales consultatives pour les taxis;

20° l'arrêté ministériel du 24 décembre 1976 relatif à la désignation et aux compétences du mandataire du gouvernement auprès de la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux et de la (sic) Société des Transports intercommunaux;

21° l'arrêté royal n° 140 du 30 décembre 1982 relatif aux mesures d'assainissement applicables à certaines institutions d'intérêt public appartenant au Ministère des Communications, pour autant qu'elles aient trait à la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux et à la Société des Transports intercommunaux;

22° l'arrêté royal du 25 septembre 1984 relatif au Comité d'avis aux services de transport de personnes par la route;

23° l'arrêté ministériel du 30 août 1985 pour création de sous-commités au sein du Conseil d'avis aux services de transport de personnes par la route;

24° l'arrêté royal du 18 août 1988 en matière de prolongation de durée indéfinie des concessions et autorisations octroyées aux Sociétés des Transports intercommunaux.

Section 3. — Dispositions transitoires

Sous-section A. — Mobilité de base

Art. 71. § 1^{er}. En attente des arrêtés visés à l'article 5, §§ 7 et 8, le Gouvernement flamand fixe une offre minimale provisoire sur la base des normes de l'article 5, §§ 1 à 6 compris. L'offre minimale provisoire doit au moins être prévue pour les zones d'habitat et pour les zones d'habitat à valeur culturelle, historique et/ou esthétique des zones urbaines, des petites agglomérations, des zones suburbaines et des zones extérieures. En attente de l'arrêté visé à l'article 5, § 7, ces zones sont délimitées comme suit :

1° zones métropolitaines : les noyaux résidentiels tels que prévus dans les plans d'aménagement régionaux, situés dans les limites telles que visées à l'article 2, 10°, du présent décret et qui portent le nom tel que visé à l'article 2, 10°;

2° zones urbaines : les noyaux résidentiels tels que prévus dans les plans d'aménagement régionaux, situés dans les limites telles que visées à l'article 2, 11°, du présent décret et qui portent le nom tel que visé à l'article 2, 11°;

3° zones suburbaines : les noyaux résidentiels tels que prévus dans les plans d'aménagement régionaux, situés dans les limites telles que visées à l'article 2, 12°, du présent décret et qui portent le nom tel que visé à l'article 2, 12°;

4° zones de petites agglomérations urbaines : les noyaux résidentiels tels que prévus dans les plans d'aménagement régionaux, situés dans les limites telles que visées à l'article 2, 13°, du présent décret et qui portent le nom tel que visé à l'article 2, 13°;

5° zones extérieures : les noyaux résidentiels tels que prévus dans les plans d'aménagement régionaux, situés dans les limites telles que visées à l'article 2, 14°, du présent décret et qui portent le nom tel que visé à l'article 2, 14°;

Par zones d'habitat et zones d'habitat à valeur culturelle, historique et/ou esthétique, il faut entendre les zones d'habitat visées à l'article 2, deuxième alinéa, 1.0 et 1.2.3 de l'arrêté royal du 28 décembre 1972 relatif à l'organisation et à la mise en œuvre des projets de plans de secteur et des plans de secteur.

§ 2. Lorsqu'il n'a pas été répondu à l'offre minimale visée au § 1^{er}, l'article 6, § 3, est d'application.

Art. 72. § 1^{er}. En attente des arrêtés visés à l'article 5, §§ 7 et 8, la VVM dresse un management provisoire du réseau, sur la base des principes visées à l'article 71, § 1^{er}.

Dans un délai de huit mois après l'entre en vigueur du présent décret, la VVM présente le management provisoire du réseau au gouvernement flamand pour approbation.

Le Gouvernement flamand peut modifier le management provisoire du réseau qui lui a été présenté moyennant une motivation détaillée.

§ 2. Le Gouvernement flamand fixe un management provisoire du réseau au cas où la VVM n'est pas en mesure de présenter un tel management dans le délai visé au § 1^{er}, deuxième alinéa.

Sous-section B. — Services de taxi

Art. 73. Les autorisations pour un service de taxi, visé à la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxi, dont le délai échoit dans une période de deux ans après l'entrée en vigueur du présent décret, sont prolongées de droit jusqu'à cette date.

Sans préjudice des articles 74 et 75, ces autorisations sont soumises aux dispositions du présent décret à partir de son entrée en vigueur.

Art. 74. Les détenteurs d'une autorisation pour un service taxi délivrée en vertu de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxi, sont, conformément à l'article 7 de la loi précitée, autorisés de transférer leur autorisation jusqu'à deux ans après l'entrée en vigueur du présent décret.

Art. 75. En dérogation à l'article 73, les détenteurs d'une autorisation qui ont exploité un service de taxi sans interruption pendant au moins dix ans avant l'entrée en vigueur du présent décret et qui arrêtent définitivement l'exploitation de ce service, sont autorisés à transférer leur autorisation après le délai, visé à l'article 73, aux conditions visées à l'article 7 de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxi.

Art. 76. Les articles 10 et 18 de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxi, restent d'application jusqu'au jour de l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement flamand pris en exécution de l'article 26 du présent décret.

Sous-section C. — Service de location de véhicules avec chauffeur

Art. 77. Les personnes physiques ou morales qui exploitent effectivement un service de location de véhicules avec chauffeur le jour de l'entrée en vigueur du présent décret, sont tenues d'identifier leur entreprise auprès du collègue compétent dans les six mois après l'entrée en vigueur du présent décret et suivant les modalités fixées par le Gouvernement flamand.

Dans ce cas, une autorisation sera délivrée à ces exploitants pour une durée d'un an.

A défaut d'une telle identification dans le délai visé au premier alinéa, l'exploitant est supposé exploiter un service de location de véhicules avec chauffeur sans autorisation.

Sous-section D. — Euros

Art. 78. Les articles ou parties d'article mentionnés dans la première colonne du tableau ci-dessous, ont trait au présent décret. En ce qui concerne les montants mentionnés en euros dans la deuxième colonne du tableau, les montants mentionnés en francs belges dans la troisième colonne valent à partir de la date de l'entrée en vigueur de la disposition concernée jusqu'au 31 décembre 2001 compris.

	EUR	BEF
Article 36, § 2, premier alinéa	250	10000
Article 36, § 2, deuxième alinéa	450	18000
Article 36, § 3	500	20000
Article 36, § 4	75	3000
Article 49, § 2	250	10000
Article 49, § 3	500	20000
Article 63, § 1 ^{er}	500 à 10000	500 à 10000
Article 63, § 2	26 à 10000	26 à 10000
Article 66, § 2	250	10000

Section 4. — Entrée en vigueur

Art. 79. A l'exception de l'article 78, le Gouvernement flamand fixe la date à laquelle chacune des dispositions du présent décret entre en vigueur.

Art. 80. Les montants mentionnés en euros à l'article 78 du présent décret, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2002. Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au moniteur belge.
Bruxelles, le 20 avril 2001.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
P. DEWAEL

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics et de l'Energie,
S. STEVAERT

Note

(1) *Session 2000-2001.*

Documents : Projet de décret : 435, n° 1. — Rapport des séances d'audition : 435, n° 2. — Amendements : 435, n°s 3 et 4. — Articles adoptés après la première lecture : 435, n° 5. — Amendements : 435, n° 6. — Rapport : 435, n° 7. — Texte adopté par la séance plénière : 435, n° 8.

Annales. — Discussion et adoption : séance du 28 mars 2001.



N. 2001 — 2283

[C — 2001/35901]

6 JULI 2001. — Besluit van de Vlaamse regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 8 september 2000 houdende een impuls- en ondersteuningsprogramma van de meerwaardeneconomie, wat betreft de invoering van de euro

De Vlaamse regering,

Gelet op verordening (EG) nr. 1103/97 van de Raad van 17 juni 1997 over enkele bepalingen betreffende de invoering van de euro;

Gelet op verordening (EG) nr. 974/98 van de Raad van 3 mei 1998 over de invoering van de euro;

Gelet op verordening (EG) nr. 2866/98 van de Raad van 31 december 1998 over de omrekeningskoersen tussen de euro en de muntheden van de lidstaten die de euro aannemen;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 6, § 1, VI en IX, gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988 en de bijzondere wet van 16 januari 1989;

Gelet op het decreet van 22 december 1999 houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2000;

Gelet op het decreet van 14 juli 1998 betreffende de euro, inzonderheid op artikel 11;

Gelet op het samenwerkingsakkoord van 4 juli 2000 tussen de Staat, de Gewesten en de Duitstalige Gemeenschap betreffende de sociale economie;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor begroting, gegeven op 9 mei 2001;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen bij de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd bij de wet van 4 augustus 1996;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;