# Grondwettelijk Hof (Arbitragehof): Arrest van 21 Oktober 2010 (België). RG 117/2010

* Date : 21-10-2010
* Langue : Néerlandais
* Section : Jurisprudence
* Source : Justel N-20101021-4
* Numéro de rôle : 117/2010

Het Grondwettelijk Hof,
samengesteld uit de voorzitters M. Bossuyt en M. Melchior, en de rechters R. Henneuse, E. De Groot, L. Lavrysen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels en T. Merckx-Van Goey, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter M. Bossuyt,
wijst na beraad het volgende arrest :
I. Onderwerp van de prejudiciële vraag en rechtspleging
Bij arrest nr. 196.410 van 28 september 2009 in zake de Belgische Staat tegen het Vlaamse Gewest, waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 12 oktober 2009, heeft de Raad van State de volgende prejudiciële vraag gesteld :
« Schenden de artikelen 2, 3°, en 22 tot en met 24 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen artikel 6, § 1, X, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ? ».
(...)
III. In rechte
(...)
B.1. De prejudiciële vraag betreft de artikelen 2, 3°, en 22 tot 24 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 20 april 2001 « betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg », die, ten tijde van de aanneming van het voor het verwijzende rechtscollege bestreden besluit - en dus vóór de wijziging van het voormelde decreet bij het decreet van 13 februari 2004 « tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen » - bepaalden :
« Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder :
[...]
3° vervoer voor eigen rekening : vervoer voor niet-lucratieve en niet-commerciële doeleinden dat verricht wordt door een natuurlijke persoon of rechtspersoon;
[...] ».
« 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 ».
B.2. Het verwijzende rechtscollege wenst van het Hof te vernemen of die bepalingen artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen schenden.
B.3.1. Artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, ingevoegd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988 en gewijzigd bij de bijzondere wet van 16 juli 1993, bepaalt :
« Art. 6. § 1. De aangelegenheden bedoeld in artikel 107quater [thans artikel 39] van de Grondwet zijn :
[...]
X. Wat de openbare werken en het vervoer betreft :
[...]
8° het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur; ».
B.3.2. In de memorie van toelichting bij het ontwerp van wat de bijzondere wet van 1988 zou worden, is dienaangaande gesteld :
« De bevoegdheid over het stads- en streekvervoer per metro, pre- of semi-metro, tram, trolleybus en autobus, die aan de Gewesten wordt overgedragen, behelst meer in het bijzonder : het statuut van de vervoermaatschappijen, het afsluiten van beheerscontracten, de infrastructuur, zowel ondergronds als bovengronds, de inrichting van de netten en de daaraan verbonden machtigingen, de tarieven en de toegekende tariefverminderingen, de contracten met de verhuurders van vervoerdiensten en de berekeningswijze van de aan deze betaalde vergoeding, alsmede de grensoverschrijdende lijnen die behoren tot het streekvervoer.
[...]
Uit het oogpunt van de coördinatie van de vervoermiddelen is het evident dat de bevoegdheid voor het verlenen van machtigingen voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer (leerlingenvervoer, werknemersvervoer, enz...) eveneens naar de Gewesten overgaat.
Zoals dit bij alle vervoertakken het geval is, blijft de reglementering inzake toegang tot het beroep en tot de markt van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg (inhoudende de vereisten inzake vakbekwaamheid, betrouwbaarheid, borgtocht en andere kwaliteitseisen inzake de voertuigen) tot de bevoegdheid behoren van de nationale Regering » (Parl. St., Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, pp. 16-17).
Volgens de toenmalige minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen moet
« wat dit stads- en streekvervoer betreft [...] bij de regionalisering een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen geregeld en ongeregeld vervoer, begrippen die trouwens een Europese definitie kennen. Met ongeregeld vervoer wordt in courante termen het vervoer per autocar bedoeld waartoe ook internationale lijndiensten over zeer lange afstand behoren. Net zoals bij het goederenvervoer over de weg gaat het hier om een vrije niet-gesubsidieerde sector waar de bevoegdheid louter normerend, reglementair en politioneel is. Deze bevoegdheid blijft nationaal. Dit geldt bijvoorbeeld voor de toegang tot het beroep, de borgtocht, de veiligheid, enzovoort. Aan die situatie verandert niets.
Het geregeld vervoer daarentegen wordt volledig geregionaliseerd. In deze sector dient het onderscheid gemaakt tussen het openbaar, stads- en streekvervoer - de verpachte diensten onder meer horen daarin thuis - en het bijzonder geregeld vervoer dat hoofdzakelijk maar niet uitsluitend leerlingen- en werknemersvervoer omvat » (Hand., Kamer, 29 juli 1988, pp. 1425-1426).
B.3.3. Het onderscheid tussen « geregeld vervoer », « bijzondere vormen van geregeld vervoer » en « ongeregeld vervoer » wordt gemaakt in de besluitwet van 30 december 1946 « betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars », zoals gewijzigd door de wet van 29 juni 1984.
Het « geregeld vervoer » is in artikel 3, § 1, van de besluitwet omschreven als :
« het gemeenschappelijk vervoer van personen [...], volgens een frequentie en in een bepaalde relatie, waarbij reizigers aan de eindpunten en eventueel onderweg, op vooraf gekende stopplaatsen, kunnen in- en uitstappen ».
Met de « bijzondere vormen van geregeld vervoer » wordt volgens artikel 11, § 1, van de besluitwet bedoeld :
« het gemeenschappelijk vervoer van personen [...], wie dit ook organiseert, van bepaalde categorieën van personen met uitsluiting van andere reizigers, voor zover het vervoer geschiedt op de in artikel 3 bepaalde wijze ».
Het « ongeregeld vervoer » is in artikel 14, § 1, van de besluitwet omschreven als het vervoer dat niet aan de voormelde definities beantwoordt. Volgens artikel 14, § 2, van de besluitwet omvat het « ongeregeld vervoer » meer bepaald :
« A. Het vervoer in gesloten rondritten, dat wil zeggen vervoer met hetzelfde voertuig dat dezelfde groep reizigers over het gehele traject vervoert en naar de plaats van vertrek terugbrengt;
B. Het vervoer waarbij de heenreis met reizigers en de terugreis zonder reizigers plaatsvindt;
C. Andere, door de Koning te bepalen vormen van ongeregeld vervoer ».
Het onderscheid tussen « geregeld vervoer », « bijzondere vormen van geregeld vervoer » en « ongeregeld vervoer » wordt gemaakt gelijklopend met de EG-verordeningen (voorheen de verordening nr. 117/66/EEG van 28 juli 1966, thans de verordening (EEG) nr. 684/92 van 16 maart 1992, gewijzigd bij de verordening (EG) nr. 11/98 van 11 december 1997), met dien verstande dat de « bijzondere vormen van geregeld vervoer » daarin zijn aangemerkt als een onderdeel van het « geregeld vervoer ».
B.3.4. Uit hetgeen voorafgaat volgt dat de gewesten in 1988, wat het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer betreft, bevoegd zijn geworden voor het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer zoals omschreven in de artikelen 3, § 1, en 11, § 1, van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars. De federale overheid is evenwel bevoegd gebleven voor het « ongeregeld vervoer », dat alle vormen van vervoer omvat die niet onder de voormelde omschrijvingen vallen.
B.4.1. Het begrip « vervoer voor eigen rekening » werd niet vermeld in de besluitwet van 30 december 1946 waarnaar de parlementaire voorbereiding van artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, verwijst.
B.4.2. In het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State bij het voorontwerp van decreet werd erop gewezen dat de decreetgever de in het geding zijnde bepalingen slechts kon aannemen « in zoverre het toepassingsgebied ervan beperkt is tot de vormen van vervoer die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren », en meer in het bijzonder tot enkel « het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer » en « de bijzondere vormen van geregeld vervoer », vermits « het taxivervoer » en « het verhuren van auto's met chauffeur » - waarvoor de gewesten eveneens bevoegd zijn - uiteraard niet « voor eigen rekening » worden verricht. De in het geding zijnde bepalingen mochten derhalve « niet van toepassing zijn op de vormen van vervoer waarvoor de federale overheid bevoegd is gebleven, met name het grensoverschrijdend geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer (autocardiensten) » (Raad van State, afdeling wetgeving, advies nr. L.29.982/3 van 4 juli 2000, Parl. St., Vlaams Parlement, 2000-2001, nr. 435/1, p. 133).
De decreetgever is hieraan tegemoetgekomen door, overigens op advies van de Raad van State (ibid., pp. 178-179), die bepalingen op te nemen in een afzonderlijk hoofdstuk IV, met als opschrift « Bepalingen gemeen aan de hoofdstukken II en III », die refereren aan « het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer » en aan « de bijzondere vormen van geregeld vervoer ».
B.4.3. In de interpretatie volgens welke de in het geding zijnde decretale bepalingen betreffende het « vervoer voor eigen rekening » enkel van toepassing zijn op « het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer » en op « de bijzondere vormen van geregeld vervoer », heeft de decreetgever een aangelegenheid geregeld die aan de gewesten is toegewezen.
In die interpretatie zijn die bepalingen niet in strijd met de in de prejudiciële vraag vermelde bepaling.
Om die redenen,
het Hof
zegt voor recht :
In de in B.4.3 vermelde interpretatie schenden de artikelen 2, 3°, en 22 tot 24 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen niet.
Aldus uitgesproken in het Nederlands en het Frans, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op de openbare terechtzitting van 21 oktober 2010.
De griffier,
P.-Y. Dutilleux.
De voorzitter,
M. Bossuyt.