

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering over de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net
- ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer

Definitieve goedkeuring

Samenvatting

Het voorliggende ontwerp van exploitatiebesluit geeft verdere invulling aan de uitrol van de Basisbereikbaarheid, meer specifiek op het vlak van het uitvoeren van openbaar personenvervoer in het kader van het kernnet en aanvullend net.

Het ontwerp van besluit tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 geeft verdere invulling aan artikel 16 van het Decreet Personenvervoer dat een vergunningsstelsel invoert voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne operator.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Deze ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering hebben binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het gemeenschappelijk vervoer.

Het decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019 verandert het landschap inzake openbaar vervoer in Vlaanderen. Niet enkel door de nieuwe opdeling in kernnet, aanvullend net en vervoer op maat, maar ook doordat er afgestapt wordt van het monopolie van de VVM De Lijn voor het geregeld personenvervoer.

Inzake exploitatie en tarieven werden heel wat afspraken met en verplichtingen voor De Lijn via regelgeving bepaald. In de nieuwe situatie, waarbij er meerdere aanbieders van openbaar vervoer zullen zijn, zal het vervoersaanbod gecoördineerd worden door de binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken nog op te richten Vervoersautoriteit die daarvoor openbardienstencontracten zal afsluiten met die vervoerders.

Met het ontwerp van exploitatiebesluit wordt het BVR netmanagement van 13 december 2002 opgeheven, evenals grote delen van het BVR basismobiliteit van 29 november 2002 en het Exploitatie- en tarievenbesluit van 14 mei 2004.

Dit nieuwe ontwerp van exploitatiebesluit houdt nog slechts die regels over die inzake openbaar vervoer afdwingbaar moeten blijven t.a.v. het publiek, zijnde de reizigers en de exploitanten. Een aantal bepalingen uit het Exploitatie- en tarievenbesluit van 14 mei 2004 worden opgeheven, maar niet hernomen in het voorliggende besluit omdat ze niet meer nodig werden geacht of omdat ze onder een andere vorm zullen worden opgenomen in het openbardienstencontract dat zal worden afgesloten met De Lijn als interne exploitant in het kader van Verordening (EG) nr. 1370/2007.

Door middel van het decreet Basisbereikbaarheid werd artikel 16 toegevoegd aan het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg om aan derde partijen de mogelijkheid te bieden om diensten van geregeld vervoer aan te bieden. Het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer wordt aangepast door er een procedure in op te nemen voor het verkrijgen van een vergunning, analoog aan de al in dat besluit opgenomen procedures voor andere vormen van personenvervoer.

De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn is ondertussen aangeduid als interne exploitant (VR 2020 1112 DOC.1446/1).

Ook het kernnet is ondertussen vastgesteld door middel van het besluit van de Vlaamse Regering van 4 juni 2021 tot vaststelling van het kernnet (VR 2021 2805 DOC.0589/2bis).

Over het aanvullend net, dat overeenkomstig artikel 34 van het decreet Basisbereikbaarheid eveneens tot de opdracht van de interne exploitant behoort, zal binnen afzienbare tijd worden beslist door de respectievelijk vervoerregioraden (conform artikel 8, §1, tweede lid, 3° van hetzelfde decreet).

Al van voor de uitvaardiging van het decreet Basisbereikbaarheid werd er een noodzaak gevoeld op het terrein om bepaalde initiatieven die voldoen aan de definitie van geregeld vervoer te kunnen vergunnen. Het gaat daarbij bv. om gemeenten die een shuttledienst wensen in te leggen of commerciële initiatieven, zoals toeristische bussen, die voldoen aan de definitie van geregeld vervoer.

De regeling wordt ingepast in het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 en volgt daarbij dezelfde opbouw als de al bestaande artikelen.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 1 juli 2021. Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig adviesnr. 2021-296 van 2 juli 2021.

De besluiten werden principieel goedgekeurd op 16 juli 2021 (VR 2021 1607 DOC.0871/1bis, DOC.0871/2bis, DOC.0871/3, DOC.0871/4, DOC.0871/5, DOC.0871/6).

De Mora verleende bij beide ontwerpbesluiten advies op 3 september 2021. Er werden geen concrete tekstwijzigingen gevraagd. Er werden wel een aantal opmerkingen gemaakt die hierna toegelicht worden.

De MORA vraagt in randnummers 51-53 om de dynamiek in de aanpak omwille van de wisselwerking tussen vraag en aanbod ook in de besluiten mee te nemen door bepalingen meer prestatiegericht te beschrijven en vrijheidsgraden in te bouwen voor de uitvoering, onder meer door het gebruik van SLA's (Service Level Agreements). Streefcijfers horen echter niet thuis in regelgeving, evenmin als SLA's: deze kunnen wel het voorwerp uitmaken van een openbaredienstencontract met de interne exploitant of van de bestekken voor eventuele externe exploitanten.

De MORA pleit in randnummers 70-73 ook voor het (weer) opnemen van een bepaling omtrent het minimaandeel van privé-exploitanten om te vermijden dat moet teruggevallen worden op de Europese regeling. Op dit moment is het aandeel van de privé-exploitanten 40% van de aangeboden kilometers en 33% van de waarde van het aanbod van de Lijn, wat het maximum is dat toegestaan wordt in de richtsnoeren bij de verordening 1370/2007 in een model met een interne exploitant. Daar kan in een besluit of in een openbaredienstencontract niet rechtsgeldig van worden afgeweken. Indien de MORA van oordeel is dat een groter aandeel privé-exploitanten beter is voor de dienstverlening, zou een pleidooi voor rechtstreekse aanbesteding, zonder interne exploitanten, logischer zijn.

In randnummers 74-76 vraagt de MORA om het opendatabeleid op te nemen in het BVR. Het is echter de Mobiliteitscentrale die conform artikel 33 van het decreet Basisbereikbaarheid de informatie verzamelt en verschaft over alle openbaarvervoerdiensten. Overeenkomstig artikel 37, §1, van het decreet Basisbereikbaarheid moeten alle exploitanten alle informatie bezorgen over hun vervoersaanbod aan de Mobiliteitscentrale. Bovendien is het Bestuursdecreet van toepassing op De Lijn, waardoor de bepalingen die daarin zijn opgenomen over databeleid ook voor haar gelden. Al haar data zijn bovendien reeds open source. Voor de eventuele private exploitanten geldt de bepaling van artikel 37, §1, die nog kan verduidelijkt worden in de bestekken.

In een volgende paragraaf (randnummers 77-89) merkt de MORA op dat inzake de dubbele regierol duidelijk moet bepaald worden waar de regie op beleidsvlak en regie op operationeel vlak komen te liggen. Deze taakverdeling is inderdaad belangrijk, maar hoort niet thuis in dit besluit. Ze zal het voorwerp uitmaken van het BVR vervoersautoriteit.

Bij de paragraaf 'Gedeelde verantwoordelijkheid' (randnummers 90-99) wordt verder ingegaan op die beide regierollen in het voorkomen van vervoersarmoede. De MORA ziet die ontstaan doordat de vervoersvragers mogelijk niet mee zijn met de digitalisering en het cashloos betalen. Daarbij moet opgemerkt worden dat er inzake betalingen op het voertuig niets verandert ten opzichte van de huidige situatie. Het cash betalen is daar al afgeschaft sinds 1 juli 2020. Op vlak van informatieverstrekking kan gerekend worden op de diensten van de Mobiliteitscentrale die de opdracht heeft om zeer laagdrempelig de informatie te verstrekken.

De MORA merkt in randnummers 100-105 nog op dat het BVR ambitieuzer had mogen zijn op het vlak van real time reizigersinformatie, auditieve en visuele halte-aanduiding op het voertuig en de voertuigenvloot. Het is evenwel niet aangewezen om in een regelgevende tekst ambities te formuleren die boven de financiële en technische mogelijkheden van de betrokken actoren liggen. Concrete afspraken en eventuele groeipaden worden afgesproken in de contracten.

Tot slot vraagt de MORA onder randnummers 106-114 nog om de tweedelijnsklachtenafhandeling bij de Ombudsman te houden. In dit besluit wordt echter niets gewijzigd aan de rol van de ombudsman. Die wordt geregeld in artikel 83/2 van het Exploitatie- en Tarievenbesluit van 14 mei 2004 en dat artikel wordt niet gewijzigd of opgeheven. De kritiek of bezorgdheid van de MORA heeft vermoedelijk betrekking op een ander ontwerp van regelgeving, nl. een passage uit de Memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet Vervoersautoriteit.

De Raad van State verleende **advies nr. 70.450/3 bij het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de exploitatie van het kennet en het aanvullend net** op 6 december 2021.

Er wordt gedeeltelijk tegemoetgekomen aan de opmerkingen van de Raad van State. Zo wordt de rubriek 'Rechtsgronden' in de aanhef aangepast en worden de suggesties tot tekstwijziging van artikel 2 en artikel 13 van het ontwerp aangenomen.

Over artikel 4 van het ontwerp stelt de Raad van State het volgende: "Indien het de bedoeling zou zijn dat de voertuigen moeten voldoen aan de voorschriften voor technische inrichtingen die de toegang vergemakkelijken voor passagiers met beperkte mobiliteit bepaald in bijlage 8 van dat reglement, zou in zoverre artikel 4 van het ontwerp ertoe leidt dat enkel dergelijke voertuigen mogen worden gebruikt, die bepaling als een technisch voorschrift kunnen worden beschouwd in de zin van artikel 1, lid 1, f), van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 'betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij'. In dat geval zou het ontwerp overeenkomstig artikel 5, lid 1, van die richtlijn aan de Europese Commissie moeten worden meegedeeld en moet de goedkeuring ervan, overeenkomstig artikel 6, lid 1, van die richtlijn met drie maanden worden uitgesteld."

Met dit standpunt kan niet worden ingestemd. Overeenkomstig artikel 5, lid 1 van voormelde richtlijn delen de lidstaten de Commissie onverwijld ieder ontwerp voor een technisch voorschrift mee, tenzij het een integrale omzetting van een internationale of Europese norm betreft, in welk geval louter met een mededeling van de betrokken norm kan worden volstaan. Zij geven de Commissie tevens kennis van de redenen waarom de vaststelling van dit technisch voorschrift nodig is, tenzij die redenen reeds uit het ontwerp zelf blijken.

Een technisch voorschrift wordt als volgt gedefinieerd: "een technische specificatie of andere eis of een regel betreffende diensten, met inbegrip van de erop toepasselijke bestuursrechtelijke bepalingen die de jure of de facto moeten worden nageleefd voor de verhandeling, de dienstverrichting, de vestiging van een verrichter van diensten of het gebruik in een lidstaat of in een groot deel van een lidstaat, alsmede de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, behoudens die bedoeld in artikel 7, van de lidstaten waarbij de vervaardiging, de invoer, de verhandeling of het gebruik van een product dan wel de verrichting of het gebruik van een dienst of de vestiging als dienstverlener wordt verboden."

De ontworpen regelgeving vormt noch een technische specificatie, noch een andere eis, noch een regel betreffende diensten in de zin van voormelde richtlijn, maar bevat de voorwaarden waaraan de nieuw aan te kopen voertuigen moeten voldoen om het in- en uitstappen te vergemakkelijken. Hierbij wordt louter verwezen naar reeds bestaande technische eisen opgenomen in verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden.

De Raad van State verleende **advies nr. 70.451/3 bij het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002 betreffende het**

geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer op 6 december 2021.

Over artikel 2/6, dat wordt ingevoerd door middel van artikel 1 van het ontwerp van besluit, stelt de Raad van State dat deze bepaling geen doorgang kan vinden gezien artikel 16 van het decreet van 20 april 2001 nergens gewag heeft gemaakt van de mogelijkheid om de vergunningen te schorsen of in te trekken of van de mogelijkheid om aan de vergunninghouder een verbod op te leggen om aan geregeld vervoer te doen. Het advies van de Raad van State wordt op dit punt gevolgd en het ontworpen artikel 2/6 werd geschrapt. In een volgend verzameldecreet zal voorzien worden in een gepaste decretale basis waarna een nieuw ontwerp BVR zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

De Raad van State suggereert in het advies om van de gelegenheid gebruik te maken om artikelen 3, tweede lid, 4, 3°, en 21 van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002 ook aan te passen aan het gewijzigde recht van de Europese Unie. Er wordt op deze opmerking ingegaan en in het ontwerp worden nieuwe artikelen 2 tot en met 4 ingevoegd zodat in de artikelen 3, tweede lid, 4, 3°, en 21 van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002 verwezen wordt naar verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr.561/2006.

Er werd niet ingegaan op de aanbeveling van de Raad van State om bijkomende bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002 op te heffen gelet op het overschrijfverbod. Het opheffen van deze bepalingen vergt een te vergaande herwerking van het besluit. De scope van het ontwerp van besluit is immers om verdere invulling te geven aan artikel 16 van het Decreet Personenvervoer dat een vergunningsstelsel invoert voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne exploitant. In een latere fase kan deze opmerking van de Raad van State meegenomen worden bij een globalere aanpassing van de regels met betrekking tot de toegang tot het beroep en tot de markt van het personenvervoer over de weg. Door de rechtstreekse werking van de Europese verordeningen ter zake zal de huidige situatie geen problemen geven.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Het ontwerp van exploitatiebesluit bundelt de voorwaarden waaraan de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid moeten voldoen.

Het besluit bevat bepalingen over:

- de toegang tot de voertuigen,
- de informatieverlening inzake netwerk en tarieven en op de voertuigen
- de na te leven akkoorden inzake gewestgrensoverschrijdend geregeld vervoer
- de tarieven met korting.

Het ontwerp van besluit tot wijziging van het besluit van 19 juli 2002 bundelt de voorwaarden waaraan derden moeten voldoen om een vergunning te bekomen voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne exploitant.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELLEN

Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net

Artikel 1.

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 2.

Ook als er een interne exploitant wordt aangeduid – wat ondertussen reeds beslist is (VR 2020 1112 DOC.1446/1) – kan die overeenkomstig de Verordening (EG) nr. 1370/2007 onder bepaalde voorwaarden nog beroep doen op onderaannemers. De interne exploitant wordt verplicht om aan de onderaannemers de verplichtingen op te leggen die zijn opgenomen in het voorliggende besluit, evenals om gelijkwaardige arbeidsvoorwaarden op te leggen als diegene die gelden voor de exploitant zelf. De bedoeling is dat er voor de bevoegde overheid en voor de reizigers geen verschil mag zijn tussen de diensten die de exploitant in eigen beheer uitvoert en de diensten die worden uitbesteed aan onderaannemers.

Dit is het enige artikel waarin expliciet naar de interne exploitant wordt verwezen. In de andere artikelen staat „exploitant” en moet dat gelezen worden als „elke exploitant die diensten van het kernnet of het aanvullend net uitvoert”.

Artikel 3 en 4.

Deze artikelen spreken voor zich.

Artikel 5.

Elk ingezet voertuig moet toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Daarom moeten ook de plaatsen die voor hen worden voorzien in het voertuig, duidelijk herkenbaar zijn, ook en vooral voor de mensen zonder beperking, zodat zij deze plaatsen kunnen vrijhouden.

Artikel 6.

Bij gevallen van overmacht moet gedacht worden aan het onwel worden van een reiziger of de bestuurder, defecten aan het voertuig of hindernissen op de weg waardoor de voorziene halte niet bereikt kan worden. Voor de reizigers in het voertuig wordt een zo veilig en toegankelijk mogelijk alternatief gezocht om hen te laten uitstappen. In alle andere gevallen mag een reiziger niet vragen om tussen twee haltes te mogen uitstappen.

Artikel 7.

Dit artikel beschrijft op welke manier de bestuurder ervoor kan zorgen dat hij zoveel mogelijk reizigers kan meenemen op het moment dat de beschikbare plaats in het voertuig schaars wordt. .

Artikel 8.

De eerste opdracht van de exploitant is het uitvoeren van personenvervoer. Het spreekt voor zich dat de reizigers boodschappen, bagage en/of gezelschapsdieren bijhebben: in principe kunnen die zonder problemen mee vervoerd worden, met inachtneming van de beschreven regels inzake plaats en veiligheid. In voorkomend geval kunnen ook plooi-fietsen of fietsen worden meegenomen: de

bestuurder is het best geplaatst om te oordelen of deze kunnen worden meegenomen enerzijds in functie van hun omvang en anderzijds in functie van de gebruikelijke of occasionele overbezetting van het voertuig.

Artikel 9.

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 10.

De bedoeling is dat op en in elk voertuig dat in dienst is ondubbelzinnig wordt aangeduid welke reisweg het zal volgen. De mate waarin de reisweg en de haltes in de voertuigen worden aangegeven zijn beschreven volgens een realistisch groeipad. Het principe is dat in elk voertuig audiovisuele halte aankondiging aanwezig is. Voor touringcars is dat geen verplichting, maar wel wenselijk.

Artikel 11.

De gewestgrensoverschrijdende verbindingen en de wijze waarop ze kunnen aangepast worden, zijn geregeld via samenwerkingsakkoorden tussen de gewesten. Deze verbindingen maken sowieso deel uit van het kernnet of het aanvullend net en betreffen dus een onderdeel van de opdracht van de exploitant.

Artikel 12 tot en met 15

Het gaat hier om vier artikelen die nu opgenomen zijn in het besluit van de Vlaamse Regering van 24 januari 2020 tot bepaling van het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullende net. Gelet op hun algemene draagwijdte worden ze opgenomen in voorliggend besluit.

De exploitant kan op eigen initiatief of in samenwerking met derde partijen, kortingen aanbieden op de door de Vlaamse Regering vastgestelde tarieven als hij verwacht dat daardoor meer reizigers van het aanbod zullen gebruik maken.

Het werken zonder cash geld in de voertuigen heeft veel voordelen op vlak van exploitatie. Ter compensatie zorgt de exploitant er wel voor dat hij de reizigers zo veel mogelijk andere betaalwijzen kan aanbieden, volgens de technologische evoluties.

Artikel 16.

De koninklijke besluiten van 25 maart 1961 en 21 december 1962 zijn bijna volledig vervangen door latere regelgeving of bevatten regels die door de huidige technologische evolutie niet langer relevant zijn.

Artikel 17 tot en met 19.

Het BVR Netmanagement, dat verband hield met basismobiliteit, en een aantal bepalingen van het BVR Basismobiliteit die minimale regels bevatten in verband met informatieverlening en wegwerkzaamheden en manifestaties worden opgeheven.

Een aantal bepalingen uit het Exploitatie- en tarievenbesluit van 14 mei 2004 worden opgeheven, maar niet hernomen in het voorliggende besluit omdat ze niet meer nodig werden geacht of omdat ze onder een andere vorm zullen worden opgenomen in het openbaredienstencontract dat zal worden afgesloten met De Lijn als interne exploitant in het kader van Verordening (EG) nr. 1370/2007.

Artikel 20.

Dit artikel spreekt voor zich.

Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer

Artikel 1.

Dit artikel geeft invulling aan de vergunningplicht, zoals die werd ingevoegd door middel van het decreet Basisbereikbaarheid in artikel 16 van het Decreet Personenvervoer voor exploitanten die, los van het kernnet of het aanvullend net dat wordt aangeboden door de interne exploitant, geregelde vervoerdiensten willen aanbieden.

Dergelijke vergunning is nodig omdat er geen monopolie meer geldt op het bezoldigd geregeld niet-grensoverschrijdend personenvervoer, wat voor de invoering van Basisbereikbaarheid wel het geval was. Voor de aanpassing van het Decreet Personenvervoer konden initiatieven van derden die tegen betaling aan personenvervoer wilden doen, die voldeden aan de definitie van geregeld vervoer, niet worden vergund. Dit hiaat werd ingevuld door middel van artikel 16 van het Decreet Personenvervoer.

Het besluit geeft invulling aan deze vergunningplicht. De te volgen procedure om een dergelijke vergunning te verkrijgen is gelijkaardig aan die voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer zoals die is opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002, evenals de maximumduur van de vergunning.

De minister neemt een beslissing binnen de twee maanden na de vergunningsaanvraag. Binnen deze termijn zal het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de interne exploitant, namelijk De Lijn, raadplegen om te kunnen oordelen of de levensvatbaarheid van vergelijkbaar vervoer op de directe verbindingen in kwestie al dan niet ernstig in het gedrang komt.

Artikel 2 tot en met 4.

Conform het advies van de Raad van State worden de verwijzingen in artikel 3, tweede lid, artikel 4, 3°, en artikel 21 naar Verordening (EG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen vervangen door een verwijzing naar verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006.

Artikel 5.

De betrokken bepalingen worden opgeheven aangezien de rechtsgrond ervoor uit het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn werd opgeheven door middel van het decreet Basisbereikbaarheid.

Artikel 6.

De bijlage wordt vervangen aangezien dit model gebaseerd was op verordening (EEG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met

touringcars en met autobussen. Deze verordening werd opgeheven door verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006. De nieuwe bijlage is in overeenstemming met het model zoals voorzien in bijlage III van verordening (EG) nr. 361/2014 houdende uitvoeringsbepalingen voor Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad aangaande de documenten voor het internationale personenvervoer met touringcars en autobussen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2121/98 van de Commissie en geldt dus ook voor een aanvraag voor een vergunning van geregeld vervoer binnen de grenzen van het Vlaamse Gewest. Op die manier geldt hetzelfde model zowel voor vervoer binnen het Vlaamse Gewest als voor internationaal vervoer.

Artikel 7.

Dit artikel spreekt voor zich.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen budgettaire impact voor de Vlaamse Overheid.

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

1 personeel: het ontwerp van besluit heeft geen invloed op het personeel van de lokale besturen;

2 werkingsuitgaven: het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de uitgaven van de lokale besturen

3 investeringen en schulden: het ontwerp van besluit veroorzaakt geen bijkomende investeringen;

4 ontvangsten: het ontwerp van besluit brengt geen wijziging met zich mee in de ontvangsten van de lokale besturen;

5 conclusie: het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de lokale besturen

4. VERDER TRAJECT

Beide besluiten zullen in extenso worden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net;
- 2° haar goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer en de bijhorende bijlage;
- 3° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken te gelasten beide besluiten in extenso te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het definitief goed te keuren besluit van de Vlaamse Regering over de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net;
- het definitief goed te keuren besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer;
- de bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer;
- het advies van de MORA van 3 september 2021;
- het advies van de Raad van State nr. 70.450/3 bij het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net van 6 december 2021;
- het advies van de Raad van State nr. 70.451/3 bij het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer van 6 december 2021.