



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 72.403/3
van 21 december 2022

over

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

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

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

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

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

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

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

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

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

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

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

ALGEMENE OPMERKINGEN

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

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

“Om te voldoen aan artikel 3, lid 1, onder c), moet een onderneming op permanente basis in staat zijn haar financiële verplichtingen in het lopende boekjaar na te komen. De onderneming toont aan de hand van haar door een accountant of een daartoe naar behoren gemachtigde persoon gecertificeerde jaarrekeningen aan dat zij voor elk jaar beschikt over een eigen vermogen van in totaal ten minste:

- a) 9 000 EUR voor het eerste motorvoertuig dat wordt gebruikt;
- b) 5 000 EUR voor elk extra motorvoertuig of samenstel van voertuigen dat wordt gebruikt, met een toelaatbare maximummassa van meer dan 3,5 ton, en
- c) 900 EUR voor elk extra motorvoertuig of samenstel van voertuigen dat wordt gebruikt, met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton;

Ondernemingen die goederenvervoer over de weg verrichten met uitsluitend motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, moeten op basis van door een accountant of een daartoe naar behoren gemachtigde persoon gecertificeerde jaarrekeningen aantonen dat zij voor elk jaar kunnen beschikken over een eigen vermogen van in totaal ten minste:

- a) 1 800 EUR voor het eerste motorvoertuig dat wordt gebruikt, en
- b) 900 EUR voor elk extra voertuig dat wordt gebruikt.

De lidstaten kunnen verlangen dat op hun grondgebied gevestigde ondernemingen aantonen dat zij voor deze voertuigen over dezelfde bedragen aan eigen vermogen beschikken als voor de voertuigen bedoeld in de eerste alinea. In dergelijke gevallen stelt de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat de Commissie hiervan in kennis, en de Commissie maakt deze informatie openbaar.”

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

“Wij halen onze motivering uit artikel 7, lid 1, eerste, tweede en derde alinea van Verordening (EG) nr. 1071/2009, samen gelezen met overweging 15 van de Verordening (EU) nr. 2020/1055.

Artikel 7, lid 1, eerste en tweede alinea stellen telkens dat een onderneming over een eigen vermogen van in totaal ten minste bepaalde bedragen moet beschikken.

Artikel 7, lid 1, derde alinea van Verordening (EG) nr. 1071/2009 bepaalt het volgende: ‘De lidstaten kunnen verlangen dat op hun grondgebied gevestigde ondernemingen aantonen dat zij voor deze voertuigen over dezelfde bedragen aan eigen vermogen beschikken als voor de voertuigen bedoeld in de eerste alinea. In dergelijke gevallen stelt de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat de Commissie hiervan in kennis, en de Commissie maakt deze informatie openbaar.’

Overweging 15 van de Verordening (EU) nr. 2020/1055 luidt als volgt: ‘(15) Teneinde hoge normen voor ondernemingen te handhaven en tot stand te brengen zonder negatieve gevolgen voor de interne markt voor wegvervoer te veroorzaken, moet het de lidstaten worden toegestaan de financiële vereisten inzake het gebruik van zware voertuigen ook voor voertuigen met een toelaatbare maximummassa van niet meer dan 3,5 ton toe te passen op hun grondgebied gevestigde ondernemingen.’

Bij de totstandkoming van de Verordening (EU) nr. 2020/1055 zijn we van deze lezing uitgegaan. Ook andere Europese lidstaten houden er deze lezing op na. Net zoals Vlaanderen behoudt Nederland het bestaande, strengere systeem van 9000 EUR borg voor het eerste voertuig en 5000 EUR per volgend voertuig voor alle voertuigcategorieën. “Na overleg met de NIWO, de ILT en de sector wordt voorgesteld om in Nederland de huidige eisen van financiële draagkracht te behouden, omdat Nederland al een -toegestane- strengere vergunningsgrens van 500 kg laadvermogen hanteert.”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Opschrift

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

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

Hierop gewezen stelde de gemachtigde voor om te schrijven:

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

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

Artikel 5

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

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

Artikel 9

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

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

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

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

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

Artikel 10

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

Nochtans wordt in de memorie van toelichting het volgende gesteld:

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

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

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

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

8.2.1. Luidens het ontworpen artikel 2, 4° en 5°, van de wet reizigersvervoer is die wet van toepassing op het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de niet-grensoverschrijdende bijzondere vormen van geregeld vervoer. Vermits voor die bepaling niet in een bijzondere inwerkingtredingsbepaling wordt voorzien, zal ze van toepassing zijn de tiende dag na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

De gemachtigde gaf hieromtrent de volgende toelichting:

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

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

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

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

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

Slotopmerking

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

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS

Jeroen VAN NIEUWENHOVE