

|  |
|--|
| Rolnummer 4781                             |
| Arrest nr. 117/2010<br>van 21 oktober 2010 |

## A R R E S T

---

*In zake* : de prejudiciële vraag over 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, gesteld door de Raad van State.

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 ? ».

De Vlaamse Regering en de Ministerraad hebben ieder een memorie ingediend. De Vlaamse Regering heeft ook een memorie van antwoord ingediend.

Bij beschikking van 23 juni 2010 heeft het Hof de zaak in gereedheid verklaard en de dag van de terechtzitting bepaald op 15 september 2010.

Bij beschikking van 14 september 2010 heeft het Hof de zaak verdaagd naar de terechtzitting van 28 september 2010.

Op de openbare terechtzitting van 28 september 2010 :

- zijn verschenen :
- . Mr. S. Vernailen, advocaat bij de balie te Antwerpen, voor de Vlaamse Regering;
- . Mr. P. Peeters, advocaat bij de balie te Brussel, voor de Ministerraad;
- hebben de rechters-verslaggevers L. Lavrysen en J.-P. Moerman verslag uitgebracht;
- zijn de voornoemde advocaten gehoord;
- is de zaak in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

### II. *De feiten en de rechtspleging in het bodemgeschil*

Voor het verwijzende rechtscollege heeft de Belgische Staat een verzoekschrift ingediend om de nietigverklaring te vorderen van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002 « betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer », minstens van de artikelen 2, 23, 26 tot en met 30 en 32 tot en met 36 van het besluit. De Raad van State heeft zijn onderzoek beperkt tot de drie middelen die tegen de voormelde artikelen zijn aangevoerd. Twee van de drie middelen werden reeds niet gegrond bevonden.

Het tweede middel, afgeleid uit de schending van artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, is gericht tegen de artikelen 26 tot en met 30 van het bestreden besluit. Met die bepalingen, die het « vervoer voor eigen rekening » betreffen, werd uitvoering gegeven aan de

artikelen 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 van Vlaanderen », die de basisregeling inzake die materie bevatten. Volgens de Ministerraad zou die materie evenwel een aan de federale overheid voorbehouden aangelegenheid zijn, aangezien het gaat om onbezoldigd vervoer, terwijl de bijzondere wetgever die de gewesten bevoegd maakte voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, waarmee het geregeld vervoer is bedoeld, enkel het bezoldigd vervoer voor ogen had, zoals het bedoeld is in de besluitwet van 30 december 1946. Hij stelt dan ook voor dat aan het Hof een prejudiciële vraag wordt gesteld.

De Raad van State stelt met de Vlaamse Regering vast dat de decreetgever zelf de regeling van het vervoer in het decreet van 20 april 2001 niet heeft beperkt tot onbezoldigd vervoer maar ook bepaalde vormen van bezoldigd vervoer regelt. Vermits niet wordt betwist dat de artikelen 26 tot en met 30 van het bestreden besluit de uitvoering vormen van de artikelen 22 tot en met 24 van het voormelde decreet van 20 april 2001, ligt de beweerde bevoegdheidsoverschrijding, indien zij bestaat, reeds vervat in dat decreet. Om die reden acht de Raad van State het nodig de door de Ministerraad gesuggereerde prejudiciële vraag te stellen aan het Hof.

### III. *In rechte*

- A -

#### *Standpunt van de Ministerraad*

A.1. De Ministerraad merkt allereerst op dat ten tijde van de staatshervorming van 1988, waarbij de gewesten op grond van artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen bevoegd werden voor « het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer en de taxidiensten », het « onbezoldigd vervoer » niet was onderworpen aan een wettelijke regeling, ook niet in de besluitwet van 30 december 1946. Het is pas bij de inwerkingtreding van de verordening (EEG) nr. 684/92 dat in de Belgische rechtsorde een regeling is ingevoerd voor het « vervoer voor eigen rekening ».

A.2. Uit de parlementaire voorbereiding van de bevoegdheidstoewijzing van 1988 blijkt volgens de Ministerraad dat de bijzondere wetgever met het begrip « stads- en streekvervoer » niets anders heeft bedoeld dan het « geregeld vervoer » binnen de landsgrenzen, zoals dat begrip werd gedefinieerd in de besluitwet van 30 december 1946 en de Europese regelgeving, met inbegrip van het bijzonder geregeld vervoer. Het vervoer dat als bijkomende activiteit wordt uitgevoerd, in eigen beheer, valt daar geenszins onder.

Het vervoer voor eigen rekening is een begrip waarvan de omschrijving is ontleend aan artikel 2, lid 4, van de voormelde Europese verordening, zoals gewijzigd bij de verordening (EG) nr. 11/98 van 11 december 1997. Het betreft de sporadisch voorkomende, bijkomende en onbezoldigde vervoersactiviteit zonder handels- of winst oogmerk, die geenszins kan worden begrepen onder het « geregeld vervoer » dat, luidens artikel 2, 1°, van het decreet van 20 april 2001, wordt uitgeoefend met « een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject ».

Gelet op de toegewezen aard van hun bevoegdheid kunnen de gewesten die enkel bevoegd werden gemaakt voor het geregeld vervoer, niet bevoegd worden geacht voor de regeling van het vervoer voor eigen rekening, zodat de artikelen 2, 3°, en 22 tot en met 24 van het decreet van 20 april 2001 artikel 6, § 1, X, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 schenden.

A.3. Indien er al sprake zou zijn van een gewestelijke bevoegdheid inzake eigen vervoer, wat door de Ministerraad uitdrukkelijk wordt betwist, zoals is opgemerkt in A.2, kan die bevoegdheid volgens hem dan enkel betrekking hebben op het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer, en niet op het ongeregeld vervoer, dat is blijven behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid. Dat blijkt overigens niet alleen uit de memorie van toelichting bij het decreet van 20 april 2001 maar ook uit het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State, waarin wordt gesteld dat de bepalingen niet van toepassing mogen zijn op de vormen van vervoer waarvoor de federale overheid bevoegd is gebleven, namelijk het grensoverschrijdend geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer (autocardiensten).

*Standpunt van de Vlaamse Regering*

A.4. De Vlaamse Regering laat gelden dat geenszins staande kan worden gehouden dat het « vervoer voor eigen rekening » uitsluitend tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort op grond van de overweging dat de omschrijving van dat begrip in de verordening (EEG) nr. 684/92 alleen zou handelen over « onbezoldigd vervoer ». De regeling van het « vervoer voor eigen rekening » zou wel degelijk ook behoren tot de bevoegdheid van de gewesten, in zoverre het toepassingsgebied ervan wordt beperkt tot vormen van vervoer die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, dus enkel met betrekking tot het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer. Dat is trouwens de reden waarom de desbetreffende bepalingen zijn ondergebracht in het afzonderlijke hoofdstuk van de « Bepalingen gemeen aan de hoofdstukken II en III », die refereren aan « het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer » en aan « de bijzondere vormen van geregeld vervoer ».

A.5. Volgens de Vlaamse Regering zijn de gewesten bevoegd voor de organisatie van het personenvervoer over de weg, zonder dat daarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen bezoldigd vervoer en een aantal vormen van onbezoldigd vervoer. Zij zouden bevoegd zijn voor het stads- en streekvervoer dat zowel het niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer, het beperkt grensoverschrijdend geregeld vervoer als de bijzondere vormen van het geregeld vervoer omvat. De decreetgever hanteert weliswaar een eigen omschrijving van het begrip « geregeld vervoer » doch het al dan niet bezoldigd zijn van het vervoer is daarbij niet als onderscheidend criterium gehanteerd. De referentie aan de besluitwet van 30 december 1946 is in dat verband niet relevant, vermits deze voor het Vlaamse Gewest werd opgeheven. De decreetgever heeft zich duidelijk niet beperkt tot de regeling van het onbezoldigd vervoer noch uitsluitend tot het bezoldigd vervoer.

Het criterium van het al dan niet bezoldigd karakter van het personenvervoer is evenmin bepalend geweest in de Europeesrechtelijke omschrijving, waarop de begripsomschrijving in het decreet is gebaseerd. Bedoeld is, volgens de Vlaamse Regering onder verwijzing naar de parlementaire voorbereiding, het vervoer zonder commercieel doel en met eigen voertuigen, zoals werknemersvervoer dat door de werkgever zelf met eigen materieel en middelen wordt verricht, waaronder bijvoorbeeld het vervoer dat door de Vlaamse Vervoermaatschappij wordt verricht in het kader van een studiereis voor haar werknemers. Dat vervoer is echter slechts een sporadisch voorkomende bijkomende activiteit zonder handels- of winst oogmerk. Verder wordt verwezen naar artikel 2, lid 4, van de verordening (EEG) nr. 684/92 en artikel 1, lid 1, van de verordening (EG) nr. 11/98.

A.6. Volgens de Vlaamse Regering valt uit de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 evenmin af te leiden dat de decreetgever zich uitsluitend zou moeten beperken tot het bezoldigd vervoer. De door de besluitwet van 30 december 1946 geregelde aangelegenheid is geenszins bepalend geweest voor de toebedeling van de bevoegdheid ter zake aan de gewesten.

Zij herhaalt dat het « geregeld vervoer » volledig werd geregionaliseerd, maar dat daaruit niet kan worden afgeleid dat het « vervoer voor eigen rekening » niet aan de gewesten is toegewezen. Zij verwijst daarbij naar de rechtspraak van het Hof dat de gewesten, zeker in zoverre er uitdrukkelijk sprake is van een volledige regionalisering van bevoegdheid, ook steeds moeten worden geacht over homogene bevoegdheidspakketten te beschikken, zodat het « vervoer voor eigen rekening », in zoverre het betrekking heeft op geregeld vervoer (zoals de verplaatsingen naar het werk die de Vlaamse Vervoermaatschappij organiseert voor haar personeel) en bijzondere vormen van geregeld vervoer (zoals leerlingen- en werknemersvervoer) met niet-lucratieve en niet-commerciële doeleinden, tot de exclusieve bevoegdheid van de gewesten behoort, zoals de Raad van State overigens heeft gesteld en waaraan de decreetgever zich heeft gehouden.

De Vlaamse Regering eindigt met de vaststelling dat de argumentatie van de Ministerraad waarbij het gewest inzake vervoer voor eigen rekening geen bevoegdheid zou hebben, ertoe zou leiden dat indien een werkgever of een school voor die vorm van vervoer als organisator een beroep doet op een vervoerder, daarvoor met toepassing van het decreet van 20 april 2001 nog steeds een overeenkomst of een vergunning nodig zou hebben. Maar indien diezelfde werkgever of school daarentegen hetzelfde vervoer zelf zou organiseren, voldoet dit nog steeds aan de omschrijving van de bijzondere vormen van geregeld vervoer in artikel 2, 2°, van het voormelde decreet maar zou de organisator zich in die gevallen dan weer tot de federale overheid moeten wenden om toegelaten te worden tot de markt. De Vlaamse Regering besluit dan ook dat dit de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheden inzake het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer ernstig zou bemoeilijken, zo niet zelfs die vormen van vervoer gewoon onmogelijk zou maken. Tegelijk is duidelijk dat de gewestelijke regeling geenszins beoogt te raken aan de federale bevoegdheid inzake de

reglementering van de toegang tot het beroep en van de toegang tot de markt met betrekking tot het internationaal geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer.

– B –

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 107<sup>quater</sup> [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 politieel is. Deze bevoegdheid blijft nationaal. Dit geldt bijvoorbeeld voor de toegang tot het beroep, de borgtocht, de veiligheid, enzovoort. Aan die situatie verandert niets.

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

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

M. Bossuyt