



Vlaams
Parlement

ingediend op **1780** (2018-2019) – Nr. 1
13 december 2018 (2018-2019)

Ontwerp van decreet

betreffende het individueel
bezoldigd personenvervoer

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet van 20 april 2018	39
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	57
Voorontwerp van decreet van 13 juli 2018	79
Advies van de Raad van State	97
Ontwerp van decreet.....	115
Bijlage bij de memorie van toelichting: Reguleringssimpactanalyse (RIA)	131

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. Algemene toelichting**1. Samenvatting**

Het voorliggende ontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer beoogt de huidige regelgeving inzake taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (VVB) te actualiseren en te moderniseren. Meer bepaald heft artikel 2, 4° en 5°, artikel 3, 1° en 3°, de artikelen 25 tot en met 52, artikel 63, §1, 5° tot en met 10°, artikel 70, 17° tot en met 19°, en de artikelen 73 tot en met 77 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg op.

Met de modernisering wordt het evenwicht nagestreefd tussen innovatie en flexibiliteit enerzijds en kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact van de diensten, anderzijds. Het ontwerp van decreet heeft daarnaast, waar mogelijk, een technologieneutraal karakter.

De gemeenten blijven bevoegd voor de afgifte van de vergunningen, die geldig zijn voor het grondgebied van het hele Vlaamse Gewest. Er wordt een opdeling gemaakt tussen straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en openbaarvervoertaxi (OV-taxi). Met één enkele vergunning inzake diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, wordt het mogelijk om elk van de voormelde diensten aan te bieden zolang wordt voldaan aan de desbetreffende exploitatievoorwaarden. Voor standplaatstaxi's is een bijkomende machtiging vereist.

Met het oog op een grotere exploitatievrijheid wordt de bestaande generieke maximumnorm van één voertuig per 1000 inwoners verlaten. In het ontwerp van decreet wordt uitgegaan van een vrije prijszetting maar wordt tevens in de mogelijkheid voorzien dat de Vlaamse Regering minimum- en maximumtarieven kan instellen. Ook ten aanzien van standplaatstaxi's beschikken gemeenten nog steeds over de mogelijkheid om het aantal voertuigen te beperken en eventueel lokale klemtonen te leggen. Er wordt ook bijkomend ingezet op controle en handhaving, door onder meer de mogelijkheid te scheppen tot de onmiddellijke inning van bedragen bij inbreuken. De klachtenbehandeling tot slot, wordt gecentraliseerd.

Naar analogie met het huidige besluit van 18 juli 2003 van de Vlaamse Regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, zal dit ontwerp van decreet eveneens uitvoering krijgen door middel van een besluit van de Vlaamse Regering. Concreet vergen de artikelen 2, 3, 6, 7, 8, 10, 11, 17 tot en met 23, 25 tot en met 28, 30 tot en met 34, 35 en 43 van het ontwerp van decreet nog verdere uitvoering.

2. Probleemstelling

De organisatie van het individueel bezoldigd personenvervoer wordt vandaag hoofdzakelijk gereguleerd door gewestelijke regelgeving. Voor het Vlaamse Gewest maakt het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg (hierna decreet Personenvervoer) met betrekking tot de bezoldigde vervoersdiensten een onderscheid tussen een geregelde en een ongeregelde dienstverlening, waarbij die laatste verricht wordt met voertuigen voor het vervoer van ten hoogste negen personen, de bestuurder inbegrepen.

Binnen het ongeregelde vervoer wordt vervolgens de opdeling gemaakt tussen taxivervoer en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (VVB). Het besluit van 18 juli 2003 van de Vlaamse Regering betreffende de taxidiensten

en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (hierna Taxi- en VVB-besluit) geeft verdere uitwerking aan het decreet. De reglementering werd opgesteld om de exploitatie van taxidiensten en VVB-diensten te onderwerpen aan een minimumaantal regels met het oog op het aanbieden van een veilige en transparante dienstverlening.

Hoewel de huidige regelgeving een duidelijk onderscheid maakt tussen taxidiensten en VVB-diensten, waarbij deze laatste groep oorspronkelijk was opgevat als de restcategorie van vervoerdiensten die met kleine voertuigen worden uitgevoerd, wordt de opdeling in de praktijk niet zo strikt toegepast. Op 31 december 2016 telde Vlaanderen 3180 vergunde VVB-voertuigen, tegenover 2071 vergunde taxi-voertuigen. Bepaalde vervoerders maken, hoewel ze volgens de letter van de wet taxidiensten uitvoeren, immers gebruik van het meer flexibele vergunningenstelsel voor VVB-diensten. Andere vervoerders beschikken dan weer over zowel een taxivergunning als een VVB-vergunning.

Het aantal vergunde voertuigen is in bepaalde regio's ook beduidend hoger dan in andere. Het bezoldigd ongeregeld personenvervoer heeft in Vlaanderen bijgevolg nog veel groeipotentieel. Het fenomeen van het dalende wagenbezit bij jongere generaties maakt dat hun afhankelijkheid van alternatieve vormen van vervoer zal toenemen. In grootstedelijke context zijn deze alternatieven reeds goed uitgebouwd en kan de taxisector deze toenemende vraag mee helpen opvangen. Daarnaast biedt ook het perspectief van de inschakeling van het taxivervoer in het concept van de basisbereikbaarheid nieuwe mogelijkheden voor het individueel personenvervoer in heel Vlaanderen.

Net zoals andere sectoren is ook de sector van het personenvervoer volop in beweging. Nieuwe innovatieve vervoersconcepten krijgen in de praktijk vorm. Wereldwijd stellen we een snelle opkomst vast van verschillende innovatieve toepassingen waarbij vaak een digitaal netwerk of app gebruikt wordt om vervoerders en eindgebruikers met elkaar in verbinding te stellen, en zo het nodige transport te regelen.

Nieuwe spelers zoals Uber, CarASAP, Djump en Curb staan klaar om een deel van deze extra vraag naar meer individueel personenvervoer en vervoer op maat, zij het vanuit een vaak andere bedrijfslogica, mee in te vullen. Vanuit hun andere kijk op mobiliteit en een meer innovatieve benadering willen ze een antwoord bieden op een bepaalde maatschappelijke vraag, die naar eigen zeggen complementair is aan de vraag die vandaag reeds beantwoord wordt door de reguliere sector. Men ziet vandaag echter dat innovatie ook in de klassieke sector meer en meer voet aan de grond krijgt, getuige de ontwikkeling van digitale applicaties zoals [Taxi.eu](https://www.taxi.eu).

Toch bestaat de vrees dat de veiligheid van het cliënteel niet gewaarborgd is, dat er onvoldoende zekerheid is over de staat van het voertuig, de opleiding van de bestuurders en de mate waarin het voertuig en zijn inzittenden verzekerd zijn. Er zijn bovendien bedenkingen bij de transparantie inzake fiscaliteit en het respecteren van de sociale wetgeving en de privacywetgeving. Nochtans is een gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening belangrijk, ook in de vervoerssector.

Advocaat-generaal Szpunar van het Hof van Justitie van de Europese Unie benadrukte in zijn conclusie in zaak C-434/15 dat – hoewel het elektronische platform Uber weliswaar een innovatief concept is – het desondanks behoort tot de vervoerssector. Dit impliceert dat Uber zich dient te schikken naar de geldende regelgeving ten aanzien van taxiplatformen en -centrales. Chauffeurs die in opdracht rijden van Uber dienen te beschikken over de volgens het nationale recht vereiste vergunningen en licenties. Om die reden werden reeds vergunningen door gemeenten geweigerd of zelfs ingetrokken. Het Hof van Justitie trad het standpunt van advocaat-generaal Szpunar ondertussen bij.

Toch zijn nieuwe innovatieve ontwikkelingen een logische en positieve ontwikkeling en bijgevolg een opportuniteit voor de taxisector en de sector van het verhuur van voertuigen met bestuurder. Innovatie kan namelijk een aantal belangrijke voordelen met zich meebrengen voor de klant, onder meer op het vlak van transparantie, toegankelijkheid en klantvriendelijkheid. Desalniettemin dient de veiligheid van de passagiers, door garanties voor exploitant, bestuurder en voertuig in te bouwen, te worden gewaarborgd.

Ook voor de exploitant biedt innovatie voordelen. Enerzijds kunnen vraag en aanbod beter op elkaar aansluiten, waardoor de vervoerders hun diensten meer kostenefficiënt kunnen uitvoeren. Doordat het voor gebruikers anderzijds eenvoudiger en aantrekkelijker wordt om een dergelijke vervoersdienst te bestellen voor zijn of haar verplaatsingen, zal de vraag verder toenemen.

3. Doelstelling en politieke context

In de resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 301/4) zoals goedgekeurd in de plenaire vergadering van 17 juni 2015, vroeg het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering de taxiregelgeving te actualiseren en te moderniseren.

In navolging van de voormelde resolutie kondigde de minister in zijn beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2015-2016 (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 518/1) aan werk te willen maken van een hervorming van de Vlaamse taxiregelgeving. Dit voornemen werd opnieuw uitgesproken in de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2016-2017 (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 956/1). Hierin werd gesteld dat de geplande hervorming van de wetgeving onder meer tot doel heeft om: "de taxi als meer aantrekkelijk en toegankelijk vervoersmiddel op de kaart te zetten; mee te stappen in het verhaal van vernieuwing zonder daarbij elementen zoals kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact uit het oog te verliezen; naar een nieuw evenwicht te gaan waarbij zowel de huidige taxisector als nieuwe vervoersconcepten kansen krijgen binnen eenzelfde wettelijk kader."

De conceptnota betreffende de hervorming van de taxiregelgeving die op 24 maart 2017 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd¹, bouwde verder op deze doelstellingen, en benadrukte dat taxivervoer in eerste instantie een volwaardige plaats moet innemen in het Vlaamse vervoersmodel. Een streven naar een hoger taxigebbruik of gedeeld wagengebruik strookt ook met een streven naar een meer duurzame mobiliteit.

Met de modernisering wordt daarnaast het evenwicht tussen innovatie en flexibiliteit enerzijds en normering anderzijds beoogt. Vernieuwing moet worden geïntegreerd in de regelgeving, zonder daarbij elementen zoals kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact uit het oog te verliezen. De nieuwe regelgeving heeft waar mogelijk een technologieneutraal karakter en er wordt tevens van de gelegenheid gebruikgemaakt om de historisch gegroeide overdreven regellast in te perken.

De verschillende betrokken belanghebbenden werden in de aanloop naar het ontwerp van decreet meermaals geconsulteerd en hun suggesties en bekommernissen werden in de mate van het mogelijke meegenomen, opdat dit een zo breed mogelijk draagvlak zou hebben. De huidige 'klassieke' taxi- en VVB-sector wordt het perspectief geboden dat ze ook in de toekomst hun dienstverlening kunnen verderzetten, waarbij zij evenwel worden gestimuleerd om een meer innovatieve bedrijfsvoering na te streven. De nieuwe vervoersconcepten inzake het bezoldigde

¹ VR 2017 2403 DOC.0279/1BIS.

personenvervoer moeten zich daarnaast inschakelen in het hetzelfde regelgevende kader. Om tegemoet te komen aan de bezorgdheden van de gemeenten en de vakorganisaties wordt tot slot het kader inzake controle en handhaving uitgebreid.

4. Omschrijving van de regeling en de motieven

Voorliggend ontwerp van decreet bouwt verder op de conceptnota en stelt voor om de nieuwe Vlaamse regelgeving inzake het individueel bezoldigd personenvervoer op te bouwen rond onderstaande uitgangspunten:

- “– We streven een gelijk speelveld na voor vergelijkbare dienstverlening.
- De kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid van de dienstverlening, in het belang van de klant, staan voorop.
- De capaciteit van taxi's wordt optimaal benut.
- Lokale besturen blijven in de mogelijkheid de taxisector te reguleren.
- Het nieuwe kader laat ruimte voor een mogelijke, toekomstige inschakeling van het taxivervoer in het vervoersconcept van de basisbereikbaarheid.”.

4.1. Gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening

Vandaag maakt de Vlaamse regelgeving ten aanzien van het individueel bezoldigd personenvervoer een onderscheid tussen het taxivervoer en VVB-diensten. Deze indeling is niet zo zeer gelinkt aan de aard van de dienstverlening, doch wel aan de wijze waarop de dienst wordt aangeboden aan de klant en de duur van de gesloten overeenkomst. Zo kan een VVB-voertuig volgens de huidige wettelijke bepalingen pas ingezet worden wanneer de rit op voorhand schriftelijk wordt besteld en wanneer er sprake is van een minimale dienstverlening van drie uur. In de andere gevallen wordt momenteel gesproken van taxidiensten.

In de praktijk is het onderscheid tussen beide categorieën evenwel minder scherp. Zo bieden VVB-bestuurders in de feiten vaak ook ritten met een duur van minder dan drie uur en dus taxidiensten aan, waardoor een level playing field tussen verschillende aanbieders vandaag de facto niet gegarandeerd is.

Om hierop een antwoord te bieden en vanuit een streven naar een eenvoudige en eenvormige regelgeving, wordt één geïntegreerd kader voorgesteld voor alle 'diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer'. Deze overkoepelende term wordt ook gehanteerd om de desbetreffende diensten te benoemen. Het betreft enkel bezoldigd personenvervoer, met name het vervoer van personen waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de eigenlijke vervoersonkosten.

Concreet wordt er door de gemeente waar een exploitatiezetel van de kandidaat-exploitant gevestigd is (of zal worden) – na een onderzoek van de exploitatievoorwaarden – een vergunning afgegeven voor het exploiteren van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer. Hoewel er in de regelgeving een onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende categorieën van diensten, al naargelang de wijze van terbeschikkingstelling van het voertuig, wordt deze wijze niet vermeld op de vergunning. Zolang wordt voldaan aan de exploitatievoorwaarden voor de desbetreffende categorie, kan de exploitant met een en dezelfde vergunning het voertuig dus inzetten als straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer of OV-taxi. Om een standplaatstaxi te exploiteren in een bepaalde gemeente is evenwel – naast de afgeleverde vergunning – nog een bijkomende machtiging nodig van die bepaalde gemeente op wiens grondgebied de standplaats zich bevindt.

Dit biedt een maximale flexibiliteit aan de exploitant, aangezien er geen nieuwe vergunning moet worden aangevraagd telkenmale de exploitant zou beslissen het voertuig op een welbepaalde manier ter beschikking te stellen aan het publiek.

Het wordt aldus perfect mogelijk dat een standplaatstaxi – nadat een klant instapte aan een standplaats aan het station – na de desbetreffende rit een klant oppikt op straat na handopsteking, en dit met een en dezelfde vergunning. Een voertuig dat tijdens weekends wordt ingezet voor ceremonieel vervoer, zoals een huwelijk, kan tijdens de week fungeren als OV-taxi die wordt ingeschakeld door de Mobiliteitscentrale.

Van alle exploitanten van individueel bezoldigd personenvervoer wordt uiteraard verwacht dat de exploitatievoorwaarden van de desbetreffende categorie van terbeschikkingstelling worden gerespecteerd. Een resultaatsgerichte handhaving helpt de naleving ervan bewaken. De regelgeving creëert de mogelijkheid om het toezicht niet enkel te laten uitoefenen door de politiediensten, maar tevens door personen aangewezen door de Vlaamse Regering. Zowel de politiediensten als de door de Vlaamse Regering aangewezen personen kunnen zowel overgaan tot een controle ter plaatse van het voertuig en de bestuurder, als tot een controle van de exploitant.

Als gevolg van een gebrek aan mensen en middelen bij de politie en de parketten worden inbreuken momenteel vaak niet vastgesteld of, als ze wel worden vastgesteld, geseponneerd en de facto niet vervolgd. Om hieraan te remediëren wordt voor bepaalde inbreuken op de regelgeving een onmiddellijke inning mogelijk.

4.2. Kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid van de dienstverlening in het belang van de klant

In een streven naar een vereenvoudiging van regelgeving wordt op het vlak van exploitatievoorwaarden maximaal naar een gemeenschappelijk normenkader gegaan voor het individueel bezoldigd personenvervoer, zowel op het niveau van de exploitant, van het voertuig, als van de bestuurder. Met de regionalisering van de vestigingsvoorwaarden in navolging van de zesde staatshervorming, beschikt het Vlaamse Gewest over een extra hefboom om een kwaliteitsvolle dienstverlening door de bestuurder van het voertuig ten aanzien van de klant of de vervoerde persoon te garanderen.

Waar de exploitatievoorwaarden vandaag eerder summier zijn beschreven in de Vlaamse regelgeving en daardoor vaak noodgedwongen verankerd worden in gemeentelijke reglementen, wordt met een meer concrete uitwerking in een Vlaams kader de uniformiteit hieromtrent over heel Vlaanderen beter bewaakt. Dergelijke uniformiteit is ook het logische gevolg van het feit dat de vergunning – ook al wordt deze uitgereikt door de gemeenten – geldig is op het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest.

De exploitatievoorwaarden kunnen echter wel verschillen al naar gelang de categorie van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer die worden verricht. Indien nodig, laat de opdeling tussen straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en OV-taxi toe om, met aandacht voor het gelijk speelveld tussen de verschillende categorieën, een zekere differentiatie in te bouwen ten aanzien van onder meer het minimale uitrustingsniveau van voertuigen en de wijze van contractsluiting. Zo zou het niet opportuun zijn om een ceremoniewagen te verplichten een taxilicht te dragen. Een speciale nummerplaat is daarentegen wel voor alle voertuigen nuttig, als herkenningsteken met het oog op een efficiënte controle. Er wordt gewaakt over de proportionaliteit van de exploitatievoorwaarden in relatie tot het bereiken van bepaalde doelstellingen. Daarnaast wordt overdreven regel last vermeden. De differentiatie inzake exploitatievoorwaarden wordt overgelaten aan de Vlaamse Regering.

Voor wat betreft het verlenen van de machtiging voor standplaatstaxi's, die slechts geldig is voor het grondgebied van de gemeente die de machtiging verleende, kan

de gemeente bovendien bijkomende voorwaarden opleggen in een gemeentelijk reglement. Dit kan gaan van een bepaald verplicht herkenningsteken, tot bepaalde kennisvereisten gesteld aan bestuurders. Voor de OV-taxi's kan de Mobiliteitscentrale desgevallend bijkomende voorwaarden toepassen, bijvoorbeeld binnen het kader zoals bepaald door de vervoerregioraad.

Vandaag wordt de hoogte van de taxitarieven bepaald bij beslissing van de gemeenteraad of het college van burgemeester en schepenen. De nieuwe regelgeving zal van start gaan met een systeem van vrije prijszetting. Bedoeling is immers vraag en aanbod naar een natuurlijk evenwicht te laten evolueren waarbij de dienstverlening steeds aan een marktconforme prijs verricht wordt zoals bepaald in de economische wetgeving. De nieuwe regelgeving biedt evenwel de mogelijkheid om, indien er ongewensten effecten optreden met als oorzaak de vrije prijszetting, minimum- en maximumtarieven te bepalen, die kunnen verschillen naargelang het gaat om een straattaxi, een standplaatstaxi, ceremonieel vervoer of een OV-taxi.

De OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) merkt op dat in landen met vrije tarifiering voor taxi's, de wachttijden doorgaans korter zijn (onder meer door het stijgend aantal taxi's) en de prijzen lager, wat leidt tot meer klanttevredenheid. Teneinde marktimperfecties op te vangen (bijvoorbeeld monopolies) raadt de OESO echter wel een zekere vorm van prijsregulering aan. Dergelijke prijsregulering kan bestaan uit minimum- en maximumtarieven, maar het kan ook gaan om 'zachtere' vormen van regulering, zoals de tariefopbouw en -structuur (bijvoorbeeld via de taxameter) en transparantie (bijvoorbeeld voorafgaand aan de rit het eindbedrag kennen), waarbij wordt gedifferentieerd tussen de opstap-, aanhoud- en bestelmarkt. Teneinde misbruiken in Zweden – waar vrije tarifiering geldt – op te vangen, werd in 2015 bijvoorbeeld de bepaling ingevoerd in de wetgeving dat wanneer de rit meer kost dan een bepaald bedrag (ongeveer 56 euro), het volledige eindbedrag op voorhand moet gekend zijn.

In deze wijziging wordt ervoor geopteerd dat de klant voorafgaand aan de aanvang van de rit de door de aanbieder gehanteerde tarieven moet kennen of dat er voorafgaand een vorm van (digitaal) contract is. Dit kan door uithangen van tarieven, voorafgaand een tariefafpraak via email, (digitaal) contract of een app die aan de door de Vlaamse Regering gestelde voorwaarden voldoet.

De klant verdient een goede bescherming. De exploitant maakt dan ook kenbaar op welke wijze klachten over het verrichten van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden behandeld. De vergunningverlenende gemeente, dan wel de machtigingverlenende gemeente, fungeert als eerstelijnsklachtenbehandelingskanaal. De kennisgeving van de wijze van klachtenbehandeling gebeurt niet enkel in het voertuig zelf of na afloop van de rit. Dit kan ook bij bestelling zijn, aangezien er voldoende informatie beschikbaar moet zijn om een klacht in te dienen als het voertuig niet komt opdagen.

Daarnaast wordt ook voorzien in een klachtenorgaan als tweedelijnsklachtenbehandelingskanaal. Het voordeel is dat meldingen op die manier worden gecentraliseerd, vooraleer deze desgevallend door te verwijzen (bijvoorbeeld naar de politie met het oog op bestraffing of naar de gemeente met het oog op het intrekken of schorsen van de vergunning) of zelf te behandelen. In dat laatste geval bespreekt het klachtenorgaan de klacht en geeft het, als dat nodig is, formele aanbevelingen om verdere klachten in de toekomst te voorkomen. De aanbevelingen worden schriftelijk aan de betrokken exploitant overgemaakt. Het klachtenorgaan brengt tevens de klant op de hoogte van de aanbevelingen die werden gegeven naar aanleiding van zijn klacht.

Ten behoeve van de gemeenten wordt er een centrale gegevensbank ter beschikking gesteld. Wanneer een taxivergunning of VVB-vergunning wordt aangevraagd,

dan is het de bedoeling dat de gemeente die de vergunningsaanvraag behandelt, alle noodzakelijke gegevens in de databank invult, zoals de naam van de exploitant, het aantal vergunde voertuigen, de duurtijd van de vergunning enzovoort. De databank is een handig werkinstrument voor het administratieve beheer door de gemeenten. Daarnaast kan ook aan de exploitanten een beperkte toegang tot de databank worden toegekend met het oog op het beheer van specifieke data. De databank is hiermee bruikbaar als informatie- en communicatieplatform om de bepalingen in de regelgeving te kunnen handhaven, niet enkel op administratief en politieel vlak, maar ook voor wat betreft de sociale, fiscale en arbeidsinspectie. Ook de communicatie tussen gemeenten onderling wordt via de gegevensbank gefaciliteerd. Zeker nu de voertuigen kunnen opereren op het grondgebied van andere gemeenten dan die van de vergunningverlenende gemeente, is dergelijke communicatie noodzakelijk met het oog op een efficiënte handhaving. Zo dienen diegenen die kunnen optreden ook toegang te hebben tot deze databank. Daarnaast kan de beroepsinstantie voor de weigeringsbeslissingen van vergunningen en de schorsing of intrekking van vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen, ook toegang krijgen tot dit platform. Nieuw is dat – naar analogie met wat nu reeds gebeurt voor de vergunde voertuigen in het Waalse Gewest – de lijst met vergunde exploitanten openbaar zal worden gemaakt.

Naast de gegevens – bestemd voor statistische doeleinden – betreffende de exploitatie die de gemeenten haar moet verstrekken, kan de Vlaamse Regering nu ook bepalen welke gegevens de tussenpersonen en de sector zelf dienen mee te delen, onder meer met het oog op het stimuleren van multimodaal personenvervoer zoals het tot stand brengen van één ticket- en tariefsysteem voor verschillende modi.

4.3. Optimale benutting van de capaciteit van de voertuigen

Op basis van de nieuwe regelgeving hebben de straattaxi's de mogelijkheid om klanten op te pikken, zowel op privaat als op publiek domein. Dit kan dan na voorafgaandelijke bestelling of (digitale) schriftelijke overeenkomst, maar evenzeer na handopsteking op openbaar domein. De vergunning voor het exploiteren van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, is geldig voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest, onder meer met het oog op het faciliteren van vervoer van en naar (inter)nationale vervoersknopen zoals luchthavens, stationsomgevingen of P+R's (park and ride). Hierdoor wordt het voor voertuigen mogelijk gemaakt om in regio's waar de vorige klant naar toe werd gebracht, op zoek te gaan naar nieuwe klanten en wordt vermeden dat vele kilometers noodgedwongen worden afgelegd met een leeg voertuig.

Het gebruik van standplaatsen wordt daarentegen een exclusief voorrecht voor standplaatstaxi's die hiervoor de expliciete machtiging hebben ontvangen van de betrokken gemeente. De Vlaamse Regering zal in dat kader een perimeter instellen rondom de standplaatsen, of zelfs rondom bepaalde belangrijke attractiepolen zoals de nationale luchthaven. Teneinde overlasterisituaties en conflicten te voorkomen, mogen bestuurders van straattaxi's binnen deze perimeter geen kandidaat-klanten aanspreken, niet met het voertuig rondcirkelen, of het voertuig daar stationeren, telkens met het oogmerk om klanten te vervoeren. Het oppikken van klanten door straattaxi's binnen deze zone kan enkel na voorafgaandelijke bestelling.

Vanuit de doelstelling om voertuigen optimaal in te schakelen, kunnen diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, tevens collectieve ritten uitvoeren. De terbeschikkingstelling van het voertuig aan het publiek heeft in dat geval betrekking op elk van de plaatsen van het voertuig en niet op het voertuig zelf.

4.4. Lokale besturen blijven in de mogelijkheid de sector te reguleren

De lokale besturen hebben vandaag een grote sturende rol in de wijze waarop het taxivervoer wordt georganiseerd. Ook in het nieuwe kader wordt deze rol behouden, maar wordt voorzien in een aantal bijsturingen die het de gemeenten eenvoudiger moet maken deze taken op te nemen.

Gemeenten bewaken vooreerst de kwaliteitsvolle toegang tot de markt door de noodzakelijke vergunningen te verlenen. De vergunningsaanvraag wordt ingediend in de gemeente in het Vlaamse Gewest waar de kandidaat-vergunninghouder over een exploitatiezetel beschikt of er een zal vestigen. Wanneer de werkgever een exploitatiezetel in het Nederlandse taalgebied heeft, moet het Nederlands worden gebruikt voor de sociale betrekkingen tussen de werkgever en de werknemers, en ook voor de wettelijk voorgeschreven akten en bescheiden van de ondernemingen.

Exploitanten van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer zullen daarbij onderhevig zijn aan het betalen van een jaarlijkse retributie per vergund voertuig in de gemeente waar de exploitatiezetel is gevestigd. De hoogte van deze retributie wordt in heel Vlaanderen gelijkgeschakeld.

Teneinde een grotere exploitatievrijheid voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer mogelijk te maken, wordt de bestaande generieke maximum-norm van één voertuig per 1000 inwoners verlaten. Vergunningsaanvragen worden getoetst aan de exploitatievoorwaarden die in gewestelijke regelgeving zijn opgenomen. Ten aanzien van standplaatstaxi's kan de gemeente een gemeentelijk reglement uitwerken met de procedure voor het aanvragen van de machtiging. De gemeente kan het aantal machtigingen beperken, bijkomende exploitatievoorwaarden opleggen en indien gemotiveerd zelfs de tarieven bepalen. Standplaatsen zijn immers gelinkt aan belangrijke publieke plaatsen, waardoor ze een belangrijk uithangbord zijn van de gemeente. Zeker vanuit deze overweging moeten gemeenten de kans blijven krijgen om eventueel lokale klemtonen te kunnen leggen.

4.5. Ruimte voor een mogelijke, toekomstige inschakeling van het individueel bezoldigd personenvervoer in het vervoersconcept van de basisbereikbaarheid

Aan exploitanten met een vergunning voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, zal in de toekomst ook ruimte geboden worden om zich als OV-taxi via de Mobiliteitscentrale – aangesteld door de Vlaamse Regering – in te schakelen in het openbaar vervoer en meer specifiek binnen het vervoer op maat. De conceptnota van de Vlaamse Regering betreffende de stand van zaken inzake basisbereikbaarheid (VR 2017 2710 DOC. 1072) beschrijft vervoer op maat als de vervoerslaag die inspeelt op specifieke individuele vragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen omwille van doelgroep, locatie of tijdstip, of tot collectief aangeboden vervoer georganiseerd door zowel publieke als private actoren. De voorwaarden waarbinnen OV-taxi's opereren, zullen worden toegepast door de Mobiliteitscentrale, bijvoorbeeld op vraag van de vervoerregioraad. De decretale basis hiervoor wordt geconcretiseerd bij de opmaak van het decreet Basisbereikbaarheid.²

5. Uitvoeringsbesluit

Naar analogie met het huidige Taxi- en VVB-besluit, zal het ontwerp van decreet eveneens uitvoering krijgen door middel van een of meerdere uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse Regering.

² VR 2017 2710 DOC.1072/1BIS.

Concreet zal hierin vooreerst praktische uitwerking worden gegeven aan de procedure voor de aanvraag van de vergunning bij de gemeente, waaronder bijvoorbeeld de termijn voor de uitreiking van de vergunning.

In het besluit zullen tevens de procedures worden opgenomen voor stopzetting van een vergunning en voor de intrekking of schorsing van de vergunning, de machtiging en de bestuurderspas door de gemeente. Ook de redenen die aan de grondslag liggen van een mogelijke intrekking of schorsing worden bepaald door de Vlaamse Regering. De beroepsprocedure voor weigeringsbeslissingen of beslissingen tot intrekking en schorsing wordt in het besluit nader uitgewerkt. De Vlaamse Regering zal tevens de beroepsinstantie aanduiden.

Ook de exploitatievoorwaarden zullen worden uitgewerkt in het besluit. Gelet op het feit dat de vergunning in de toekomst geldig zal zijn voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest, is het de bedoeling dat zij uitvoeriger worden opgenomen dan nu het geval is.

De exploitatievoorwaarden kunnen per categorie – namelijk straattaxi, standplaats-taxi, ceremonieel vervoer en OV-taxi – verschillen en zullen telkens in verhouding staan tot de doelstellingen van de regulering (kwaliteit, betaalbaarheid, veiligheid). Zoals aangegeven in het ontwerp van decreet, hebben de voorwaarden betrekking op de exploitant, de bestuurder, het voertuig, de dienst en de ritten en de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen.

De invoering van minimum- en maximumtarieven zoals decretaal voorzien, kan in het uitvoeringsbesluit verder worden gespecificeerd. De regulering spitst zich tevens toe op de transparantie van de tarieven, waarvan de wijze zal worden bepaald in het besluit. Voor de klant is het bijvoorbeeld belangrijk om voor aanvang van de rit een indicatie te hebben van het te verwachten eindbedrag.

De conceptnota benadrukt het belang van technologie-neutraliteit en de toegang tot de markt van nieuwe spelers. In het besluit zal worden opgenomen welke apparatuur wordt vereist. Alternatieven voor de 'klassieke' taxameter dienen evenwel van een evenwaardig niveau te zijn, met het oog op een correcte dienstverlening en een efficiënte controle en handhaving. Controle en handhaving zijn immers cruciaal om inbreuken op de regelgeving te voorkomen en te bestraffen. De rol van de gegevensbank, de koppeling ervan met andere gegevensbanken en de toegang tot de gegevensbank worden daarom verder uitgewerkt in het besluit. Om de handhaving te bevorderen, zal het besluit ook concreet de lijst van inbreuken bepalen op de bepalingen van het decreet of het besluit en de daaraan gekoppelde onmiddellijk te innen som.

Tot slot zal het besluit tevens de nadere werking van het klachtenorgaan vastleggen.

II. Bespreking advies Raad van State

De Raad van State verleende op 26 oktober 2018 haar advies over het voorontwerp van decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer (advies 63.920/1/V).

De Raad van State stelt concreet de volgende aanpassingen voor aan het ontwerp van decreet:

- artikel 5, §1, van het voorontwerp bepaalde dat zonder vergunning niemand een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer mag exploiteren 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.

Uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (GwH 8 maart 2012, nr. 40/2012, B.6.2, GwH 27 mei 2008, nr. 85/2008, B.6.2; GwH 8 maart 2012, nr. 40/2012, B.7.2, GwH 24 september 2015, nr. 129/2015, B.8) blijkt dat artikel 92bis, §2, c), BWHI zich ertegen verzet dat een gewestelijke overheid eenzijdig bepalingen vaststelt met als specifiek doel of met als specifiek gevolg dat aangelegenheden worden geregeld die betrekking hebben op de uitoefening op het grondgebied van een gewest van activiteiten van taxidiensten die worden geëxploiteerd vanuit plaatsen die buiten het grondgebied van dat gewest zijn gelegen. In dat verband stelt het Hof bovendien vast dat het hanteren van het criterium van het vertrekpunt van de taxidienst een relevant aanknopingspunt is, dat het mogelijk maakt de gewestelijke regeling binnen de territoriale bevoegdheidssfeer van het gewest te lokaliseren.

Het is de bedoeling om als aanknopingspunt voor de vergunningsplicht het vertrekpunt van de dienstverlening te hanteren. Van zodra de dienstverlening op het grondgebied van het Vlaamse Gewest aanvat, is er een Vlaamse vergunning nodig. Als een rit van een exploitant die vergund is in het Waalse Gewest of in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aankomt of doorgang vindt op het grondgebied van het Vlaamse Gewest is er geen Vlaamse vergunning nodig.

Om in overeenstemming te zijn met de vermelde rechtspraak van het Grondwettelijk Hof en met de bedoeling van de stellers van het voorontwerp van decreet, werd in de tekst van het artikel het woord "van" ingevoegd, zodat de tekst van artikel 6 nu luidt: "Zonder vergunning mag niemand een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteren 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.";

- artikel 5, §3, van het voorontwerp bepaalde: "De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen waaronder een vergunning die is afgegeven door een ander Gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.". Het Grondwettelijk Hof verduidelijkte in arrest 129/2015 van 24 september 2015 immers dat het eenzijdig vaststellen van een dergelijke regeling artikel 92bis, §2, c), BWHI schendt: "Het stelsel van exclusieve territoriale bevoegdheidsverdeling verzet zich te dezen ertegen dat een gewestelijke overheid eenzijdig bepalingen vaststelt die betrekking hebben op de uitoefening op het grondgebied van een gewest van activiteiten van taxidiensten die worden geëxploiteerd vanuit plaatsen die buiten het grondgebied van dat gewest zijn gelegen. Voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben op de taxidiensten, en niet de ritten, die zich uitstrekken over het grondgebied van meer dan één gewest is krachtens artikel 92bis, §2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen een samenwerkingsakkoord vereist (zie het arrest nr. 85/2008, B.6.2).".

Het artikel werd als volgt aangepast: "De Vlaamse Regering kan de regels bepalen met betrekking tot de ritten die zich uitstrekken over het grondgebied van het Vlaamse Gewest, uitgevoerd door diensten vergund in een ander Gewest.". Voor wat betreft de diensten, blijkt uit het advies van de Raad van State dat er immers een samenwerkingsakkoord nodig is;

- artikel 13 van het voorontwerp van decreet bepaalde dat de machtigingen voor het stationeren van een standplaatstaxi aanleiding kunnen geven tot "een jaarlijkse gemeentebelasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon die houder is van de machtiging". De gemeente bepaalt het bedrag van de jaarlijkse gemeentebelasting. In zoverre deze bepaling de gemeentelijke belastingsbevoegdheid bevestigt, is ze overbodig.

De desbetreffende bepaling werd geschrapt. Er werd hierover wel een vermelding opgenomen in de memorie van toelichting;

- artikel 34, 4, 2°, in fine, van het voorontwerp van decreet legde de eventuele bewaringskosten van het voertuig ten laste van de Staat. Aangezien met "de Staat" klaarblijkelijk de federale overheid wordt bedoeld, behoort deze bepaling niet tot de bevoegdheid van de Vlaamse decreetgever.

De bepaling werd weggelaten;

- artikel 32, §3, tweede lid, van het voorontwerp van decreet bepaalde dat in geval van een inbreuk, beslag kan worden gelegd op het voertuig waarmee de inbreuk is gepleegd, op kosten en op risico van de eigenaar. Uit het advies van de Raad van State blijkt echter dat er op basis van de bestaande regeling in het Wetboek van Strafvordering voldoende instrumenten aanwezig zijn om beslag te kunnen leggen op de voertuigen. Deze bepalingen zijn conform artikel 11, eerste lid, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen ook van toepassing op bij decreet vastgestelde misdrijven.

Artikel 32, §3, tweede lid, werd uit het voorontwerp van decreet geschrapt, samen met artikel 35 dat hiermee gelinkt is. Er werd hierover wel een vermelding opgenomen in de memorie van toelichting;

- artikel 36, lid 4, van de AVG (algemene verordening gegevensbescherming), gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 van die verordening, voorziet in een verplichting om de toezichthoudende autoriteit, in dit geval de Gegevensbeschermingsautoriteit bedoeld in de wet van 3 december 2017 tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit, te raadplegen bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met verwerking.

Het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit werd aangevraagd op 29 oktober 2018;

- overeenkomstig artikel 5, §2, van het voorontwerp van decreet werd een vergunning voor een dienst van individueel bezoldigd personenvervoer afgegeven door de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder zijn exploitatiezetel heeft en is deze geldig voor het hele gewest. In dit verband wijst de Raad van State op het arrest C-338/09 van 22 december 2010 van het Hof van Justitie, waarin werd geoordeeld: "Gelet op voorgaande overwegingen moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 49 VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een nationale regeling als in het hoofdgeding aan de orde, welke regeling inzake de verlening van een vergunning voor de exploitatie van een stadsbuslijndienst die vaste haltes volgens een dienstregeling regelmatig aandoet, oplegt dat de marktdeelnemers die de aanvraag doen een zetel of een andere vestiging op het grondgebied van deze lidstaat hebben alvorens hun een exploitatievergunning voor deze lijn wordt verleend. Artikel 49 VWEU daarentegen moet aldus worden uitgelegd dat het zich niet verzet tegen een nationale regeling die een dergelijke vestiging oplegt, indien is bepaald dat die vestiging moet bestaan nadat deze vergunning is verleend en vooraleer de aanvrager met de exploitatie van deze lijn aanvangt."

Het artikel – thans artikel 6 – wordt als volgt geherformuleerd: "De vergunning wordt afgegeven door de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder zijn exploitatiezetel heeft of zijn exploitatiezetel zal vestigen na verlening van de vergunning en ten laatste op het ogenblik dat de vergunninghouder begint met de exploitatie van de vergunde dienst.";

- in de memorie van toelichting bij artikel 6 van het voorontwerp van decreet wordt gezegd dat wanneer een kandidaat-vergunninghouder over meerdere exploitatiezetels in het Vlaamse Gewest beschikt, de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder de eerste keer een vergunningsaanvraag indient, de bevoegde gemeente wordt. Het verdient aanbeveling deze regel uitdrukkelijk in de tekst van het ontwerp van decreet op te nemen.

De bepaling werd opgenomen in de tekst van het ontwerp van decreet en niet langer alleen in de memorie van toelichting;

- artikel 7, §2, tweede zin, van het voorontwerp van decreet voorzag in het differentiëren van het basisbedrag van de retributie. De gemachtigde verduidelijkte dat het de bedoeling is dat ook de mogelijkheid van differentiatie voorzien in artikel 7, §2, tweede zin, van het voorontwerp van decreet wordt bepaald door de Vlaamse Regering. Het verdient volgens de Raad van State aanbeveling dit uitdrukkelijk in de tekst van het ontworpen decreet te vermelden. Indien het de bedoeling van de stellers is dat de gemeenten geen retributiereglement meer moeten uitvaardigen – zoals de memorie van toelichting vooropstelt – dan moeten in het ontwerp van decreet ook onder meer de innings- en bezwaarprocedure worden geregeld.

Deze opmerkingen werden verwerkt in de tekst van het ontwerp van decreet (thans artikel 8), waarbij de innings- en bezwaarprocedure kan worden vastgelegd door de Vlaamse Regering;

- teneinde in overeenstemming te zijn met de bedoeling van de steller van het voorontwerp van decreet dient te worden gepreciseerd dat de delegatie aan de Vlaamse Regering in artikel 10, tweede lid, van het voorontwerp van decreet betrekking heeft op het indienen “en het behandelen” van het beroep. Dezelfde opmerking geldt mutatis mutandis voor artikel 20, tweede lid, van het voorontwerp van decreet.

Deze toevoegingen werden opgenomen in de tekst van het ontwerp van decreet, alsook in de memorie van toelichting;

- in de tekst van artikel 16 kan het best worden gepreciseerd dat deze bepaling betrekking heeft op het “bestuurlijk” beroep.

De verduidelijking werd toegevoegd;

- artikel 18, §2, van het voorontwerp van decreet machtigt de Vlaamse Regering om de voorwaarden te bepalen waarbinnen de bestuurderspas kan worden afgegeven. De gemachtigde verduidelijkte dat de basisvereisten voor de bestuurderspas de zedelijkheid en beroepsbekwaamheid zijn, zoals opgenomen in artikel 21, §2, 2°, van het voorontwerp van decreet. Het verdient aanbeveling deze voorwaarden minstens in de memorie van toelichting te vermelden.

Artikel 18, §2, werd aangepast, in die zin dat werd verduidelijkt dat in dit artikel een rechtsbasis wordt voorzien voor de procedure en niet zozeer voor de voorwaarden voor het afgeven van de bestuurderspas. Immers, deze zitten vervat in artikel 21, §2, 2°, van het ontwerp van decreet. In de memorie van toelichting werd bij artikel 19 evenwel verduidelijkt dat de gemeente de inhoud van de aanvraag toetst aan de door de Vlaamse Regering vooropgestelde minimumcriteria inzake zedelijkheid en bekwaamheid. Bestuurders die voldoen aan de vooropgestelde randvoorwaarden krijgen een bestuurderspas toegekend;

- artikel 28, §2, derde lid, van het voorontwerp van decreet bepaalde dat het klachtenorgaan, in voorkomend geval, een klacht doorverwijst naar de politie.

De gemachtigde bevestigt dat de woorden “in voorkomend geval” niet tot doel hebben om af te wijken van de ambtelijke aangifteplicht (op grond van artikel 29 Wetboek van Strafvordering). In dit verband moet er tevens op gewezen worden dat artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering de verplichting oplegt om bericht te geven aan de procureur des Konings, en niet aan de politie. Het voorontwerp van decreet moet in die zin worden aangepast.

‘In voorkomend geval’ dient inderdaad te worden begrepen als ‘wanneer verplicht’ wanneer de feiten zoals vermeld in de desbetreffende klacht hierop wijzen. Er wordt in het artikel een verwijzing toegevoegd naar artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering. In plaats van de politie, wordt de procureur des Konings aangeduid als ontvanger van het bericht;

- artikel 32, §§1 en 2, van het voorontwerp van decreet stellen het plegen van inbreuken op de bepalingen van het ontworpen decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, strafbaar. In dit verband herinnert de Raad van State aan de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof over de toelaatbaarheid, in het licht van het legaliteitsbeginsel in strafzaken (artikelen 12, tweede lid, en 14 van de Grondwet), van de strafbaarstelling bij wet of decreet van bepalingen die in een uitvoeringsbesluit zijn opgenomen. In die rechtspraak oordeelde het Hof dat het legaliteitsbeginsel in strafzaken niet zo ver gaat dat het de wetgever ertoe verplicht elk aspect van de strafbaarstelling zelf te regelen; wanneer de wetgever de niet naleving van een bepaling van een uitvoeringsbesluit strafbaar stelt, vereist het legaliteitsbeginsel in strafzaken dat de machtiging aan de uitvoerende macht voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de essentiële elementen voorafgaandelijk door de wetgever zijn vastgelegd. In het licht hiervan moet het voorontwerp van decreet op een aantal punten worden verduidelijkt.

Om tegemoet te komen aan de bemerking van de Raad van State, werd vooreerst de definitie van OV-taxi in artikel 2, 5°, 4), van het voorontwerp van decreet verduidelijkt. Er werd meer bepaald toegevoegd dat het voertuig ter beschikking gesteld wordt van het publiek via de Mobiliteitscentrale in het kader van collectief aangeboden openbaar personenvervoer waarbij wordt ingespeeld op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen. Het betreft dan het vervoer op maat waarvan sprake in het voorontwerp van het decreet betreffende basisbereikbaarheid.

Daarnaast werd verduidelijkt dat de machtiging aan de Vlaamse Regering in artikel 7, §1, tweede lid, van het voorontwerp van decreet geen betrekking mag hebben op de inhoudelijke voorwaarden voor het afleveren van de vergunning. Artikel 7, §1, tweede lid, heeft eerder de bedoeling een rechtsgrond te creëren voor een regeling voor de praktische aflevering van de vergunningen, waaronder bijvoorbeeld de wijze van aanvraag (bijvoorbeeld model aanvraagformulier) en de termijnen en niet zozeer de vergunningsvoorwaarden waarvan de essentiële elementen van de regeling wel degelijk vervat zitten in het ontwerp van decreet (artikelen 21 tot en met 26). Daarom werd de term ‘voorwaarden’ vervangen door ‘procedure’. Dezelfde verduidelijking werd mutatis mutandis aangebracht in artikel 7, §3, tweede lid, en artikel 18, §2, van het ontwerp van decreet.

De redenen van schorsing en intrekking van de vergunning (artikel 10 van het voorontwerp van decreet) worden nu expliciet in het ontwerp van decreet bepaald, zijnde het niet naleven van de exploitatievoorwaarden zoals bepaald in artikel 21, §2. Ook bij de bestuurderspas (artikel 19, tweede lid) worden de redenen opgenomen.

Aangezien een delegatie van regelgevende bevoegdheid aan de Mobiliteitscentrale niet toelaatbaar is – en het trouwens geenszins de bedoeling is om dergelijke

bevoegdheid toe te kennen in artikel 25 – wordt in de memorie van toelichting verduidelijkt dat het louter de modaliteiten betreft die de Mobiliteitscentrale kan toepassen, in functie van de concrete noden in de vervoerregioraad.

Tot slot wordt in artikel 43 van het ontwerp van decreet de datum bepaald waarop het decreet ten laatste in werking treedt;

- met de woorden “met behoud van de schadevergoeding” in artikel 32, §2, van het voorontwerp van decreet wordt wellicht hetzelfde bedoeld als met de woorden “onverminderd de schadevergoeding” in de huidige tekst van artikel 63, §2, van het decreet van 20 april 2001. Het is evenwel niet duidelijk wat deze woorden toevoegen aan de juridische betekenis van artikel 32, §2, van het voorontwerp van decreet, aangezien dit artikel de bestraffing regelt, en geen regeling van eventuele schadevergoedingen beoogt.

De bedoelde woorden werden geschrapt;

- op grond van artikel 11, eerste lid, BWHI is het gehele boek I van het Strafwetboek van toepassing op de strafbaarstelling en de straffen die door de gemeenschappen en de gewesten bij decreet worden bepaald, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85.

Aangezien artikel 32, §3, eerste lid, van het voorontwerp van decreet een loutere herhaling vormt van artikel 11, BWHI werd dit – op advies van de Raad van State – uit de tekst van het ontwerp van decreet geschrapt;

- artikel 33, §4, van het voorontwerp van decreet bepaalde dat de daartoe bevoegde personen kunnen beslissen om de verplichtingen en rechten, vermeld in de artikelen 12 tot en met 22 van de AGV, niet toe te passen bij de verwerking van persoonsgegevens in het kader van een onderzoek, wanneer de toepassing van deze artikelen nadelig is of kan zijn voor het onderzoek. De mogelijkheid om de verplichtingen en rechten vermeld in de artikelen 12 tot en met 22 van de AVG niet toe te passen, moet evenwel worden beperkt tot de gevallen waarin dat noodzakelijk is voor het goede verloop van het onderzoek. Op zijn minst moet de tekst van artikel 33, §4, van het voorontwerp van decreet in overeenstemming worden gebracht met de bewoordingen zoals die reeds in verscheidene Vlaamse decreten voorkomen.

De bepaling werd in die zin geherformuleerd, namelijk dat het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de AGV, niet worden toegepast.

III. Bespreking advies van de MORA

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) verleende op 25 mei 2018 haar advies over het voorontwerp van decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer.

De MORA stelt concreet de volgende toevoegingen voor aan het ontwerp van decreet:

- de MORA meent dat het volledig vrijlaten van de tarieven een probleem kan creëren voor de sector, de gebruikers en de inschakeling van taxi's in het Vlaamse vervoerssysteem. Daarom pleit de Raad voor het decretaal verankeren van een overgangssysteem. In de aanvangsfase wordt een prijsvork vastgesteld met minimum- en maximumtarieven. Na een gunstige evaluatie kan de prijsvork breder worden, om na verloop van tijd mogelijks volledig te verdwijnen en tot een echte vrije tarifiering te komen.

Vandaag wordt de hoogte van de taxitarieven bepaald bij beslissing van de gemeenteraad of het college van burgemeester en schepenen. De nieuwe regelgeving zal van start gaan met een systeem van vrije prijszetting. Bedoeling is immers vraag en aanbod naar een natuurlijk evenwicht te laten evolueren waarbij de dienstverlening steeds aan een marktconforme prijs verricht wordt zoals bepaald in de economische wetgeving.

De OESO merkt op dat in landen met vrije tarifiering voor taxi's, de wachttijden doorgaans korter zijn (onder meer door het stijgend aantal taxi's) en de prijzen lager, wat leidt tot meer klanttevredenheid. Teneinde marktimperfecties op te vangen (bijvoorbeeld monopolies), raadt de OESO echter wel een zekere vorm van prijsregulering aan. De nieuwe regelgeving biedt daarom de mogelijkheid om, indien er ongewenste effecten optreden met als oorzaak de vrije prijszetting, minimum- en maximumtarieven te bepalen. Voormelde minimum- en maximumtarieven kunnen desgevallend verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi;

- om een solide en toekomstbestendige regelgeving te garanderen, vraagt de Raad om duidelijke definities van 'platformen/tussenpersonen' en 'exploitanten':
 - 1° een definitie van 'exploitant' die duidelijk aangeeft of het over een bedrijf of een chauffeur gaat;
 - 2° gezien de toenemende aanwezigheid van (digitale) platformen en tussenpersonen op de markt, is een duidelijke definitie een beginpunt voor verdere regelgeving;
 - 3° de (digitale) platformen moeten hun verantwoordelijkheid nemen en daarom moet het ontwerp van decreet ook wijzen op de verplichting van platformen en tussenpersonen om hun medewerking te verlenen in fraudedossiers, de afhandeling van klachten, en het bezorgen van geaggregeerde data van ritten.

Teneinde tegemoet te komen aan de bezorgdheden van de MORA, worden in artikel 2 van het ontwerp van decreet verscheidene definities toegevoegd. Het gaat met name om de termen 'bestuurder', 'bestuurderspas', 'exploitant', 'exploitatiezetel' en 'tussenpersoon'.

In artikel 28 wordt expliciet toegevoegd dat een klacht kan worden ingediend tegen de tussenpersoon. Daarenboven wordt in artikel 36 bepaald dat de tussenpersonen – voor de exploitanten met een Vlaamse vergunning, waarvoor ze bemiddelen of promotie maken – op schriftelijk verzoek de gegevens meedelen aan de agenten van de federale en lokale politie en aan de gemachtigde personen, vermeld in artikel 33, §1.

Deze gegevens kunnen worden opgevraagd in het kader van een steekproef, bij twijfel of de exploitant voldoet aan de voorwaarden van het decreet en zijn uitvoeringsbesluiten, of in het kader van een klacht over de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer.

Tussenpersonen die geen gevolg geven aan dit schriftelijk verzoek, kunnen overeenkomstig artikel 32, §1, worden 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 die straffen alleen.

De Vlaamse Regering bepaalt welke gegevens de tussenpersonen dienen te verstrekken en de daaraan te stellen vereisten, zoals bijvoorbeeld de mate van beveiliging van de gegevens;

- om een toekomstgericht kader voor het Vlaams taxivervoer te garanderen, is het volgens de MORA evident om aan het ontwerp van decreet toe te voegen dat alle taxivoertuigen, behalve het ceremonieel vervoer, moeten voldoen aan de geldende normen voor milieuzones.

Er werd voor gekozen om de gedetailleerde bepalingen inzake dergelijke normen op besluitsniveau op te nemen, teneinde deze op een flexibele manier te kunnen aanpassen en deze af te stemmen op de wijzigende reglementering.

Een voorstel inzake milieueisen zal opgesteld worden in nauw overleg met het Departement Omgeving (luik leefmilieu, natuur en energie), waarna dit wordt afgetoetst met de sector.

De tweede paragraaf van artikel 7 bepaalt trouwens reeds dat het basisbedrag van de retributie kan differentiëren naar beneden op basis van de parameters emissie en de verhouding tussen batterijcapaciteit en totaal gewicht van het voertuig waarbij de weging en impact van de parameters bepaald worden door de Vlaamse Regering. Deze bepaling is erop gericht milieuvriendelijkheid te stimuleren;

- de MORA pleit om een duidelijke definiëring van de categorie ‘ceremonieel vervoer’ op te nemen in het ontwerp van decreet, met een duidelijk overzicht van de afwijkende bepalingen die deze categorie kenmerken. Voorbeelden zijn de doelstelling van de verhuur (wat kenmerkt een ceremonie?), de schriftelijke overeenkomst die steeds de basis vormt van de terbeschikkingstelling aan het publiek, de milieukekenmerken van de voertuigen, de uitrusting van de wagens en herkenbaarheid.

Het overzicht van afwijkende bepalingen die de categorie kenmerken, zijn noodzakelijkerwijze verbonden aan de vereisten die worden gesteld, onder meer aan het voertuig. Deze vereisten worden – voor alle categorieën trouwens – pas uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit. Ook het model van de schriftelijke overeenkomst die zal worden afgesloten, zal worden bepaald door de Vlaamse Regering. Kenmerkend voor de voormelde schriftelijke overeenkomst zal evenwel de minimumduur zijn gedurende dewelke de diensten worden verricht.

De memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet schept toch enige verduidelijking (zie toelichting bij artikelen 2 en 26), zonder dat er hierbij reeds sprake is van enige inmenging van de decreetgever in de uitvoerende macht.

Daarnaast stelt de MORA de volgende aanpassingen voor:

- de Raad vraagt om taxi's die besteld worden via handopsteking onder te brengen in de categorie standplaatstaxi. Deze maatregel kan volgens de MORA mogelijke problemen aan de rand van de voorgestelde perimeters rond standplaatsten verminderen omdat de lokale besturen beter kunnen ingrijpen.

Het systeem van perimeters wint volgens de MORA aan kracht wanneer de lokale besturen binnen een bepaald kader de perimeter kunnen bepalen.

Er wordt gepleit voor een uniforme Vlaamse perimeter omwille van de duidelijkheid en eenvoud. De door de MORA geuite bezorgdheden kunnen daarenboven worden opgevangen in het uitvoeringsbesluit. Zo zou de Vlaamse Regering bepaalde voorwaarden kunnen opleggen voor de wijze van contracteren of voor wat betreft het recht om opgepikt te worden door een bestuurder in dienst. Daarenboven kunnen ook concrete gevolgen gekoppeld worden aan het overschrijden van een opgelegde perimeter, zoals het intrekken van een bestuurderspas;

- de Raad meent dat de bepalingen over de OV-taxi te sterk leunen op de rol van de Mobiliteitscentrale. Dit concept moet nog gedefinieerd worden in het decreet Basisbereikbaarheid. Voor de Raad moet de rol van OV-taxi gedefinieerd worden in het voorliggende ontwerp van decreet zonder een voorafname te maken van de uitkomsten van de proefprojecten basisbereikbaarheid en de nog vast te leggen rol van de Mobiliteitscentrale.

De OV-taxi wordt in dit ontwerp van decreet vermeld omdat dit toelaat te duiden ten aanzien van welke exploitatievoorwaarden afwijkingen mogelijk zijn in deze categorie. Het is dan ook logisch om deze specifieke categorie op te nemen in dit ontwerp van decreet en hierbij de link te maken naar het decreet Basisbereikbaarheid;

- omdat de klant centraal moet staan in deze hervorming, stelt de MORA voor dat de eerstelijnsklachtenbehandeling gebeurt door de vergunningsverlener, met name de gemeente, als neutrale partij. Dit gebeurt best in samenwerking met exploitanten en chauffeurs.

Het is volgens de MORA nuttig om de vergunningverlenende overheid en de sociale partners te betrekken in het tweedelijnsklachtenorgaan.

De vergunningverlenende gemeente, dan wel de machtigingverlenende gemeente wordt aangeduid als eerstelijnsklachtenbehandelingskanaal in artikel 28, §1, van het ontwerp van decreet.

De samenstelling van het klachtenorgaan wordt bepaald door de Vlaamse Regering. Voor wat betreft de tweedelijnsklachtenbehandeling, zal er (naar analogie met buitenlandse voorbeelden) voornamelijk een rol weggelegd zijn voor de sector zelf;

- met het oog op rechtszekerheid voor exploitanten en bestuurders vraagt de MORA om de beroepsprocedure te herwerken:
 - 1° bij decreet een beroepsorganisatie oprichten die beroepen onafhankelijk, snel en adequaat kan afronden. Het is belangrijk dat de beroepsprocedure plaatsvindt op Vlaams niveau, binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
 - 2° het ontwerp van decreet duidelijker laten weergeven welke termijn gehanteerd wordt voor beroepsprocedures;
 - 3° het standaardgevolg van een niet uitgevoerde beroepsprocedure moet een bevestiging of goedkeuring van de eerdere sanctie zijn, geen opheffing.

Wanneer de beroepsprocedure wordt georganiseerd op Vlaams niveau, binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, dan kan dit inderdaad voordelen opleveren op vlak van uniformiteit. Bovendien biedt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken nu reeds ondersteuning aan de diensten van de gouverneur in geval van vragen bij de procedure. Doordat dergelijke beroepsprocedures niet vaak worden ingesteld, hebben de provincies namelijk niet steeds de nodige knowhow. In het ontwerp van decreet wordt daarom bepaald dat de Vlaamse Regering de beroepsinstantie aanwijst.

De termijn binnen de beroepsprocedure wordt op vraag van de MORA in artikel 10 verder verduidelijkt. De uitwerking van de gedetailleerde procedure wordt evenwel overgelaten aan de Vlaamse Regering.

Op vraag van de MORA werden ook de bepalingen ten aanzien van de bestuurderspas explicieter in het ontwerp van decreet opgenomen.

Tot slot geeft de MORA nog een aantal suggesties mee voor het uitvoeringsbesluit:

- de meer specifieke bepalingen rond voertuignormering, uitstootplafonds enzovoort bevatten zodat deze makkelijk aanpasbaar zijn, bijvoorbeeld bij wijzigingen in milieureglementering;
- een overzicht bevatten van data die de sector en gemeenten moeten meedelen in het kader van het stimuleren van combimobiliteit. Ook duidelijkere, meer praktische bepalingen met betrekking tot de coördinatie rond Mobility as a Service en het multimodaal vervoersysteem verdienen een plaats in de uitvoeringsbesluiten;
- de bepalingen rond toegang tot beroep, zowel voor exploitanten als bestuurders, opnemen die na overleg tussen de Vlaamse Regering en de sector zijn vastgelegd;
- de bepalingen over de uiterlijke kenmerken per categorie op een zo uniform mogelijke wijze bevatten, rekening houdend met gepaste en proportionele regels.

IV. Toelichting bij de artikelen

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

Ingevolge de bijzondere wetten van 8 augustus 1988 en 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen houdende wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 (BWHI), en in het bijzonder artikel 6, §1, X, 8°, werd het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder geregionaliseerd. Het voorliggende ontwerp van decreet betreft de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer, een overkoepelende term voor de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder waarvan sprake in het BWHI. Gelet op het oneigenlijk gebruik van de vergunningen voor diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder en de evolutie naar één enkele vergunning, is het namelijk opportuun om niet langer gebruik te maken van twee onderscheiden termen. De lading die wordt gedekt, blijft evenwel dezelfde.

Momenteel beschikken de gewesten enkel over toegewezen bevoegdheden. Het residu van de bevoegdheid berust bij de federale overheid zolang artikel 35 van de Grondwet op basis waarvan de residuaire bevoegdheden aan de gemeenschappen en gewesten kunnen toegekend worden, niet in werking is gesteld bij een bijzondere meerderheidswet. Uit de memorie van toelichting bij artikel 6, §1, X, 8°, BWHI blijkt wel dat deze toegewezen bevoegdheid een ruime beheersbevoegdheid inhoudt. Zij kadert in de filosofie van de bijzondere wet om de bevoegdheden van de gewesten uit te breiden en hen homogene bevoegdheidspakketten toe te kennen.

Door de bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de zesde staats-hervorming werd bovendien aan artikel 6, §1, VI, 6°, BWHI toegevoegd dat de gewesten bevoegd zijn voor de vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen.

Uit het advies van de Raad van State over het e-register van wegvervoersondernemingen van 17 november 2014 (Raad van State, afdeling Wetgeving, advies 56.605/VR van 17 november 2014 over een ontwerp van koninklijk besluit betreffende het eRegister van wegvervoersondernemingen) bleek dat deze bevoegdheidsoverdracht inzake de vestigingsvoorwaarden veel ruimer is dan het economisch beleid en ook betrekking heeft op het vervoer. Dit heeft tot gevolg dat de gewesten ook bevoegd zijn voor de toegang tot het beroep van bestuurder van een voertuig voor individueel bezoldigd personenvervoer.

Artikel 2

In punt 4° wordt verduidelijkt wat onder bezoldigd personenvervoer moet worden verstaan, met name het vervoer van personen waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de vervoersonkosten. Vervoersonkosten zijn bijvoorbeeld de brandvloeistof en de verzekeringspolis. Vrijwilligersvervoer, waarbij enkel in een vergoeding van de vervoersonkosten wordt voorzien, valt met andere woorden buiten het toepassingsgebied van dit decreet. Het vastleggen van de vervoersonkosten wordt overgelaten aan de Vlaamse Regering.

De diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden in punt 4° gedefinieerd als de bezoldigde vervoerdiensten van personen door middel van voertuigen met bestuurder die aan een aantal eisen voldoen. Deze eisen zijn grotendeels dezelfde als diegene vervat in het decreet Personenvervoer. Ook collectieveritten worden gevat door de definitie, aangezien de terbeschikkingstelling van het voertuig niet enkel betrekking kan hebben op het voertuig zelf, maar tevens op elk van de plaatsen ervan. Dergelijke diensten maken het mogelijk om tijdens de uitvoering van een rit bijkomende klanten op te pikken. Er worden evenwel verschillende categorieën van terbeschikkingstelling van het voertuig aan het publiek onderscheiden.

De straattaxi is de ruimste categorie en omvat zowel de instap- als de bestelmarkt. In een straattaxi kan worden ingestapt op straat (bijvoorbeeld na handopsteking), maar het voertuig kan tevens worden besteld. Een standplaatstaxi daarentegen wordt – zoals de naam reeds aangeeft – ter beschikking gesteld op een standplaats, waar er kan worden ingestapt.

Bij ceremonieel vervoer wordt het voertuig ter beschikking gesteld van het publiek voor ceremonies. Zonder een exhaustieve opsomming te willen geven, kunnen volgende voorbeelden aangehaald worden: de voertuigen die gebruikt worden bij trouwfeesten of de voertuigen die de lijkwagen volgen bij een begrafenis. Noch zakenvervoer, noch luchthavenvervoer vallen bijgevolg onder deze definitie. Het is de bedoeling om bij uitvoeringsbesluit, dat gemakkelijker kan worden aangepast in functie van de nieuwe maatschappelijke evoluties, deze categorie klaar en duidelijk af te bakenen. Immers, deze welomlijnde en beperkte categorie van het ceremonieel vervoer mag geen categorie worden waaronder ook andere vervoerdiensten zouden worden begrepen dan diegene die worden beoogd, zoals nu het geval is met de VVB's. Voor ceremonieel vervoer werd er daarom bewust voor gekozen om de definiëring niet vast te knopen aan de waarde of de kenmerken van het voertuig, zoals bijvoorbeeld in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest momenteel gebeurt.

Een OV-taxi tot slot, wordt ter beschikking gesteld van het publiek via de Mobiliteitscentrale in het kader van collectief aangeboden openbaar personenvervoer waarbij wordt ingespeeld op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen.

In punt 7° wordt de exploitatiezetel gedefinieerd, zijnde elke vestiging met enige standvastigheid van waaruit diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden georganiseerd en van waaruit de opdrachten en instructies worden gegeven. In tegenstelling tot wat vereist was voor VVB-diensten, wordt er niet vereist dat elk voertuig zich op de zetel moet bevinden.

In punt 11° en 8° wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de vergunning voor de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, enerzijds, en de machtiging om te stationeren op een standplaats, anderzijds.

Nieuw in punt 10° is de figuur van de tussenpersoon bij het aanbieden en promoten van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer. Deze term wordt nu gedefinieerd en heeft als doel om te verduidelijken dat de diensten die via deze intermediairs (zoals onlineplatformen en taxicentrales) op de markt worden aangeboden, ook onder dit ontwerp van decreet vallen.

Artikel 3

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 4

Het begrip 'openbaar nut van de dienst' werd reeds verduidelijkt bij het aannemen van artikel 4 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten en daar wordt volledig naar verwezen. Samengevat impliceert dit begrip dat de wetgevende en uitvoerende instanties de mogelijkheden voor een voldoende kwalitatief aanbod van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer moeten scheppen, desgevallend door middel van regulering. De maatschappelijke doelstelling is dat deze dienst een zekere bijdrage levert aan het openbaar vervoer en de mobiliteit, en dus een openbare nutsfunctie heeft.

Artikel 5

Het niet-dringend liggend ziekenvervoer wordt uitgesloten van het toepassingsgebied van het ontwerp van decreet, aangezien de kwaliteits- en veiligheidsnormen betreffende deze diensten reeds vervat zitten in het decreet van 30 april 2004 betreffende het niet-dringend liggend ziekenvervoer.

Hoewel de diensten voor niet-dringend, zittend ziekenvervoer niet expliciet worden uitgesloten van het toepassingsgebied, zal dit de facto voor bepaalde situaties wel het geval zijn, aangezien het toepassingsgebied van het ontwerp van decreet zich beperkt tot bezoldigd personenvervoer. Dit geldt ook voor het vervoer door vrijwilligers, bijvoorbeeld in het kader van een mindermobielen centrale. Conform artikel 2, 4°, van het ontwerp van decreet, wordt onder bezoldigd personenvervoer enkel het vervoer van personen verstaan waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de vervoersonkosten.

Hoofdstuk 2. Diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer

Afdeling 1. Vergunning

Artikel 6

Het door het decreet Personenvervoer gemaakte onderscheid tussen een vergunning voor taxidiensten en een vergunning voor VVB's verdwijnt. De exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer blijft evenwel onderworpen aan een voorafgaande vergunning.

Een vergunning is vereist wanneer de exploitatie van de dienst gebeurt 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.

De tweede paragraaf van dit artikel bepaalt dat de vergunning wordt afgegeven door de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder zijn exploitatiezetel heeft of zal vestigen na verlening van de vergunning en ten laatste op het ogenblik dat de vergunninghouder begint met de exploitatie van de vergunde dienst.

Wanneer een kandidaat-exploitant over meerdere exploitatiezetels beschikt, dan is de gemeente waar men de eerste keer de vergunningsaanvraag indient bevoegd.

In de arresten nr. 85/2008 van 27 mei 2008 en nr. 129/2015 van 24 september 2015 oordeelde het Grondwettelijk Hof dat het door de Vlaamse decreetgever gehanteerde criterium, namelijk 'exploitatiezetel', een relevant aanknopingspunt is, dat het mogelijk maakt de geregelde aangelegenheid uitsluitend binnen de territoriale bevoegdheidssfeer van het Vlaamse Gewest te lokaliseren. Het stelsel van exclusieve territoriale bevoegdheidsverdeling verzet zich er namelijk tegen dat een gewestelijke overheid eenzijdig bepalingen vaststelt die betrekking hebben op de uitoefening op het grondgebied van een gewest van activiteiten van diensten die worden geëxploiteerd vanuit plaatsen die buiten het grondgebied van dat gewest zijn gelegen.

In arrest C-338/09 van 22 december 2010 van het Hof van Justitie werd geoordeeld dat artikel 49, VWEU (Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie) moet worden uitgelegd dat het zich niet verzet tegen een nationale regeling die een dergelijke vestiging oplegt, indien is bepaald dat die vestiging moet bestaan nadat de vergunning is verleend en vooraleer de aanvrager met de exploitatie aanvangt.

Er werd voor geopteerd om de afgifte van de vergunningen te behouden op gemeentelijk niveau, aangezien de bestaande gemeentelijke administratieve diensten hiervoor reeds efficiënt ingericht zijn. Op basis van de door hen ontwikkelde knowhow zijn zij namelijk het best in staat om vergunningsaanvragen te behandelen. Door de vergunningverlenende gemeente kan er per exploitant slechts één vergunning worden afgegeven.

Enkel houders van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer met een exploitatiezetel binnen het Vlaamse Gewest, kunnen hun diensten in het Vlaamse Gewest leveren. In de derde paragraaf wordt evenwel toegevoegd dat de Vlaamse Regering de regels kan bepalen met betrekking tot de ritten die zich uitstrekken over het grondgebied van het Vlaamse Gewest, uitgevoerd door diensten vergund in een ander gewest.

Artikel 7

De gemeente toetst de inhoud van de vergunningsaanvraag aan de door de Vlaamse Regering vooropgestelde minimumcriteria inzake solvabiliteit, zedelijkheid en beroepsbekwaamheid. Exploitanten die voldoen aan de vooropgestelde randvoorwaarden krijgen een vergunning toegekend.

Conform de tweede paragraaf, wordt het aantal voertuigen vermeld op de vergunning – en in voorkomend geval het aantal reservevoertuigen – doch niet de desbetreffende categorie van terbeschikkingstelling. In tegenstelling tot het decreet Personenvervoer, vermeldt de vergunning niet of er gebruik zal worden gemaakt van standplaatsen op de openbare weg. Het gebruik van standplaatsen maakt, conform artikel 12 van het ontwerp, namelijk het onderwerp uit van een afzonderlijke machtiging.

Het wordt aan de Vlaamse Regering overgelaten om de vorm van en de vermeldingen op de vergunning vast te leggen.

Artikel 8

Het is wenselijk om voor het verlenen van een vergunning voor individueel bezoldigd personenvervoer, de fiscale bevoegdheid van de betrokken gemeenten in te perken. Bijgevolg is het noodzakelijk om beroep te doen op de impliciete bevoegdheden, bedoeld in artikel 10, BWHI.

Dit betreft geen inbreuk op de gemeentelijke autonomie aangezien dit past in de impliciete bevoegdheden in artikel 10, BWHI³. Hiervoor moeten volgende drie voorwaarden vervuld zijn:

- 1° de maatregel kan als noodzakelijk worden beschouwd voor de uitoefening van de bevoegdheden van het gewest;
- 2° de aangelegenheid leent zich tot een gedifferentieerde regeling (in de verschillende gewesten); en
- 3° de weerslag op de bevoegdheidsuitoefening door de principieel bevoegde overheid (per hypothese de federale overheid) is slechts marginaal.

Aan de bovenvermelde drie vereisten wordt op de volgende manier voldaan.

Ten eerste leent de aangelegenheid zich tot een gedifferentieerde regeling. De regeling van het Vlaamse Gewest aangaande een retributie die door de gemeenten gelegen in het Vlaamse Gewest geïnd zal worden, heeft geen impact op de gemeenten van de twee andere gewesten.

Ten tweede is de weerslag op de bevoegdheidsuitoefening van de federale overheid marginaal. De federale regels inzake beperkingen op gemeentelijke fiscale autonomie zijn zeer ad hoc beschreven per belasting. Er is geen algemeen federaal kader inzake gemeentelijke fiscale autonomie, en de federale regeling leent zich bijgevolg ook tot een gedifferentieerde regeling.

Ten derde is de maatregel noodzakelijk voor de uitoefening van de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest. Het nieuwe decreet moet leiden tot een gelijk speelveld, wat niet het geval zou zijn indien één gemeente het invult als belasting en de andere als retributie. Gezien het afwijkende karakter tussen een gemeentelijke heffing als retributie of belasting heeft dit een impact op de aftrekbaarheid in de vennootschapsbelasting.

In haar advies van 4 juli 2000 nr. 29.982/3 bij het decreet Personenvervoer oordeelde de Raad van State dat het vermijden van 'shopping' door kandidaat-exploitanten voldoende verantwoording biedt voor het beroep op impliciete bevoegdheden en dat bijgevolg aan de toepassingsvoorwaarden van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voldaan was.

Exploitanten van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer zullen onderhevig zijn aan het betalen van een jaarlijkse retributie per vergunning en per vergund voertuig in de gemeente waar de exploitatiezetel is gevestigd. De hoogte van deze retributie wordt in heel Vlaanderen gelijkgeschakeld en bedraagt 350 euro per vergund voertuig per jaar. Het voorgestelde retributietarief staat in relatie tot de kost van de administratieve afhandeling van de vergunningsaanvraag en stemt overeen met de indexatie van het tarief van 250 euro, zoals bepaald in het decreet Personenvervoer en zoals vandaag toegepast als maximale belasting voor de taxi-voertuigen die geen gebruikmaken van standplaatsen en als forfaitaire belasting bij de verhuur van voertuigen met bestuurder. Als stimulans naar een vergroening en verduurzaming van het wagenpark kan de retributie op voorstel van de Vlaamse Regering naar beneden gedifferentieerd worden tot minimaal 250 euro voor zero- of lage-emissievoertuigen. Een jaarlijkse indexering aan het indexcijfer van de consumptieprijzen is voorzien.

Gemeenten beschikken ten gevolge van de bepaling in artikel 8 van het ontwerp van decreet niet langer over de bevoegdheid om bijkomende heffingen op te leggen, aangezien zulks noodzakelijk is om forumshopping te vermijden (gecombineerde

³ Art. 10. De decreten kunnen rechtsbepalingen bevatten in aangelegenheden waarvoor de Raden niet bevoegd zijn, voor zover die bepalingen (noodzakelijk) zijn voor de uitoefening van hun bevoegdheid.

toepassing van artikel 170, §4, tweede lid, van de Grondwet – noodzakelijke reden waarom lokale autonomie wordt ingeperkt en artikel 10, BWHI – noodzakelijke reden waarom het gewest bevoegdheid om lokale autonomie op fiscaal vlak te beperken nodig zou hebben).

Aangezien het de bedoeling is dat de retributie voor diensten van individueel bezoldigd personenvervoer met bestuurder overal wordt ingesteld als een forfaitair bedrag, eventueel gedifferentieerd volgens het type voertuig, is het noodzakelijk dat in het decreet ook regels worden opgenomen die bepalen wanneer en in welke mate de retributie verschuldigd is.

In het tegenovergestelde geval zouden de exploitanten weer kunnen gaan 'shoppen' en hun exploitatiezetel vestigen in de voor hen meest voordelige gemeente.

Op basis van dit artikel zullen de retributies voor de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer eisbaar zijn, zonder dat de gemeenten daarvoor nog een retributiereglement moeten uitvaardigen.

De Vlaamse Regering kan de innings- en bezwaarprocedure van de in dit artikel vermelde retributies nader bepalen. In tegenstelling tot wat de vergunningen betreft, staat het de gemeenten vrij om voor de afgifte van de machtigingen te voorzien in een retributie en/of jaarlijkse belasting en hiervan tevens de hoogte te bepalen. Hiertoe een expliciete bepaling voorzien, is evenwel overbodig. Hier speelt immers de gemeentelijke belastingsbevoegdheid.

Artikel 9

De duur van de vergunning blijft in de eerste paragraaf van dit artikel behouden op vijf jaar.

De tweede paragraaf bepaalt dat de vergunning persoonlijk en onoverdraagbaar is. Er wordt slechts één uitzondering voorzien op deze regel. Mits de voorafgaande toelating van het bevoegde college mag de echtgeno(o)t(e) of de duurzaam samenwonende partner of mogen bloed- of aanverwanten tot de tweede graad bij overlijden of permanente arbeidsongeschiktheid van de vergunninghouder, onder dezelfde voorwaarden de exploitatie van de dienst voortzetten tot het einde van de in de vergunning gestelde termijn. Met duurzaam samenwonende partner wordt zowel de wettelijk samenwonende partner bedoeld, als diegene die feitelijk duurzaam samenwoont.

De uitzonderingsgronden dienen beperkt te zijn, teneinde een handel in vergunningen te vermijden. De wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten voorziet namelijk diverse uitzonderingen op het principe van onoverdraagbaarheid, die in het verleden hebben geleid tot een ware handel in vergunningen. Speculatieve overdrachten van vergunningen kunnen schadelijk zijn omdat ze geen betrekking hebben op een actieve onderneming maar enkel op een administratieve vergunning, waarbij deze ondernemingen in vele gevallen onbetaalde schuldeisers achterlaten terwijl de prijs van de overdracht over het algemeen op de zwarte markt verhandeld wordt. Om aan deze ongezonde situatie een einde te maken, koppelde het decreet Personenvervoer reeds strikte voorwaarden aan het overdragen van een vergunning. Deze werden nu nog verder ingeperkt, aangezien het aantal vergunningen voor het Vlaamse grondgebied niet langer wordt begrensd tot één voertuig per 1000 inwoners. Enkel omwille van welbepaalde sociale omstandigheden wordt daarom nog in een uitzondering voorzien.

De (on)overdraagbaarheid van de vergunning moet uiteraard onderscheiden worden van de (on)overdraagbaarheid van de rechtspersoon zelf. In dit verband kan

verwezen worden naar de overdrachtsmechanismen vervat in de toepasselijke federale regelgeving.

Artikel 10

Momenteel bevatten zowel het decreet Personenvervoer als het Taxi- en VVB-besluit een aantal gronden voor intrekking of schorsing van de vergunning. Met het oog op het inperken van overdreven regellast en transparante regelgeving, wordt de Vlaamse Regering belast met het bepalen van de procedure tot intrekking of schorsing van de vergunning bij niet-naleving van de exploitatievoorwaarden. Een reden tot schorsing of intrekking van de vergunning zou bijvoorbeeld het veroorzaken van overlastsituaties kunnen zijn. Het feit dat de bestaande generieke maximumnorm van één voertuig per 1000 inwoners wordt verlaten, leidt namelijk tot de vrees dat de voertuigen overlast zullen veroorzaken rondom bepaalde drukke plaatsen waar er veel klanten worden verwacht. Om diezelfde reden zou de Vlaamse Regering ook kunnen bepalen dat de bestuurderspas, overeenkomstig de tweede paragraaf van artikel 19, kan worden geschorst of ingetrokken.

De beslissing tot schorsing of intrekking dient in elk geval genomen te worden door het bevoegde college bij een met redenen omklede beslissing.

Artikel 11

Tegen de op basis van deze afdeling genomen weigeringsbeslissingen en de beslissingen houdende de intrekking of de schorsing van een vergunning, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing binnen de door de Vlaamse Regering bepaalde termijn, kan beroep worden ingesteld bij de beroepsinstantie aangewezen door de Vlaamse Regering, en dus niet langer bij de provinciegouverneur.

Wanneer de beroepsprocedure wordt georganiseerd op Vlaams niveau levert dit voordelen op het vlak van uniformiteit. Bovendien biedt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken bijvoorbeeld nu reeds ondersteuning aan de diensten van de gouverneur in geval van vragen bij de procedure. Doordat dergelijke beroepsprocedures niet vaak worden ingesteld, hebben de provincies niet steeds de nodige knowhow.

De procedureregels voor het indienen en het behandelen van het beroep zijn voornamelijk gebaseerd op de huidige regeling en zijn nog verder uit te werken door de Vlaamse Regering.

Afdeling 2. Machtiging

Artikel 12

Enkel exploitanten die reeds beschikken over een vergunning, kunnen ook een machtiging voor een standplaats aanvragen. De aanvraag gebeurt niet bij de gemeente die de vergunning verstrekte, maar bij de gemeente op wiens grondgebied de standplaatsen gelegen zijn.

Voor wat betreft de afgifte, de vorm en de voorwaarden van de machtiging, wordt een maximale vrijheid geboden aan de gemeenten. Zij kunnen dit namelijk vastleggen in een gemeentelijk reglement.

Artikel 13

De gemeente kan het aantal machtigingen voor standplaatsen op de openbare weg op haar grondgebied beperken. Dit voorkomt dat er zogenaamde gevreesde 'taxi-

oorlogen' zouden ontstaan, ten gevolge van het feit dat er te veel voertuigen zijn voor het aantal beschikbare plaatsen.

De wegbeheerder (gemeente of Vlaamse Gewest) moet bovendien zorgen voor voldoende en geschikte standplaatsen op de gemeente- en gewestwegen, in verhouding tot het aantal machtigingen.

De gemeente mag binnen haar autonomie een retributie vragen voor een standplaatsmachtiging.

Artikel 14

Hoewel de gemeente zelf de duur van de machtiging kan vaststellen, kan de duur ervan nooit de duur van de vergunning overstijgen. Immers, enkel vergunninghouders kunnen beschikken over een machtiging.

De gemeente kan zelf bepalen in welke situaties de machtiging overdraagbaar is. Gelet op het feit dat het aantal machtigingen kan worden beperkt, kan een machtiging namelijk als belangrijk actief worden beschouwd voor de houder ervan en zou de gemeente het opportuun kunnen achten om flexibeler te zijn voor wat betreft de overdraagbaarheid ervan.

Artikel 15

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 16

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Afdeling 3. Bestuurderspas

Artikel 17

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 18

De bestuurderspas wordt verleend door de gemeente waar de aanvrager gedomicilieerd is. Aanvragers niet gedomicilieerd in het Vlaamse Gewest wenden zich tot een Vlaamse gemeente naar keuze.

De gemeente toetst de inhoud van de aanvraag aan de door de Vlaamse Regering vooropgestelde minimumcriteria inzake zedelijkheid en bekwaamheid. Bestuurders die voldoen aan de vooropgestelde randvoorwaarden krijgen een bestuurderspas toegekend.

De Vlaamse Regering kan de nadere regels bepalen betreffende de vorm en de wijze van afgifte.

Artikel 19

Het college van de gemeente die de bestuurderspas heeft verleend, heeft de mogelijkheid om de bestuurderspas in te trekken of tijdelijk te schorsen bij niet-naleving van de vereisten of de voorwaarden inzake zedelijkheid of beroepsbekwaamheid. De Vlaamse Regering bepaalt hiertoe de procedure.

Niet-naleving van de vereisten kan bijvoorbeeld het niet-respecteren van de prijsvork, het niet-correct gebruik van apparatuur of – net zoals bij de exploitant – het creëren van overlastsituaties zijn.

Artikel 20

Tegen een weigeringsbeslissing of een intrekking of schorsing van een bestuurderspas, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing binnen de door de Vlaamse Regering bepaalde termijn, kan beroep aangetekend worden bij de door de Vlaamse Regering aangeduide beroepsinstantie. De Vlaamse Regering bepaalt hiertoe de procedure.

Afdeling 4. Exploitatie

Artikel 21

De vergunning wordt pas verstrekt, wanneer voldaan is aan de exploitatievoorwaarden zoals bepaald door de Vlaamse Regering. In dit artikel worden de verschillende aspecten opgesomd waarop de exploitatievoorwaarden betrekking kunnen hebben, die kunnen verschillen al naar gelang de categorie van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer die worden verricht. Door de bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de zesde staatshervorming, werd bovendien in artikel 6, §1, VI, 6°, BWHI toegevoegd dat de gewesten bevoegd zijn voor de vestigingsvoorwaarden, wat tot gevolg heeft dat de gewesten ook bevoegd zijn voor de toegang tot het beroep van bestuurder van een voertuig voor individueel bezoldigd personenvervoer.

Zo kan de Vlaamse Regering nadere regels bepalen voor wat betreft de minimale vereisten op het vlak van zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit ten aanzien van de exploitant.

Ook ten aanzien van de bestuurders van de voertuigen kunnen voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid worden bepaald.

Aan de voertuigen kunnen onder meer vereisten worden gesteld inzake milieuvriendelijkheid, zoals bijvoorbeeld een welbepaalde emissienorm.

Op vlak van apparatuur is het de bedoeling dat in de toekomst ook andere technologieën dan de klassieke taxameter zouden kunnen worden ingeschakeld. Richtlijn 2014/32/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van meetinstrumenten stelt regels aan meetinstrumenten, waaronder taxameters. De optionaliteitsclausule in artikel 3 impliceert dat lidstaten gebruik kunnen maken van hun recht om te besluiten of zij al dan niet het gebruik voorschrijven van de meetinstrumenten die onder deze richtlijn vallen.

Als een overheid ervoor kiest de taxameter aan te wijzen als gereguleerd instrument – wat in België gebeurde in federale regelgeving, zoals het koninklijk besluit van 13 juni 2006 betreffende meetinstrumenten en het koninklijk besluit van 28 september 2010 betreffende de installatie en de delegatie van de herijkverrichtingen van de taxameters – en daarmee het gebruik van een taxameter voor te schrijven, dan dient de meter te voldoen aan de Europese eisen zoals gesteld in de voormelde richtlijn. Andere evenwaardige initiatieven – te denken valt aan apparatuur waarin bepaalde gegevens beveiligd kunnen worden opgeslagen – zijn eveneens een optie. Dergelijke apparatuur zal evenwel geen meetinstrument zijn in de zin van richtlijn 2014/32/EU.

Bepaalde gegevens moeten steeds kunnen worden gegenereerd voor de klant of vervoerde persoon (vervoerbewijs), evenals voor de inspectiediensten (dienststaat, controlerapport). Bovendien moeten de gegevens ook op een beveiligde manier worden geregistreerd, opgeslagen en geraadpleegd. Artikel 20 van het huidige Taxi- en VVB-besluit bepaalt reeds dat 'beveiligd' betekent dat de integriteit, de oorsprong en het niet-weerlegbare karakter ervan gewaarborgd zijn.

Een ander aspect is de dienstverlening tegenover de klant of de vervoerde persoon. De klant is immers niet noodzakelijkerwijze de vervoerde persoon. Als een bedrijf bijvoorbeeld een voertuig besteld om een personeelslid te vervoeren, dan zal het bedrijf de klant zijn. De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om de dienstverlening en de daaraan te stellen vereisten tegenover de klanten, alsook tegenover de vervoerde personen, vast te stellen.

De Vlaamse Regering wordt belast met het uitwerken van de vereisten inzake dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen en zal in dat kader – zoals in de huidige regelgeving reeds het geval is – een perimeter instellen rondom de standplaatsen, of zelfs rondom bepaalde belangrijke attractiepolen zoals de nationale luchthaven. Teneinde overlastsituaties en conflicten te voorkomen, mogen bestuurders van straattaxi's binnen deze perimeter geen kandidaat-klanten aanspreken, niet met het voertuig rondcirkelen, of het voertuig daar stationeren, telkens met het oogmerk om klanten te vervoeren. Het oppikken van klanten door straattaxi's binnen deze zone kan enkel na voorafgaandelijke bestelling.

Artikel 22

De eerste paragraaf bepaalt dat de vergunning slechts wordt 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 een contract van huurfinanciering of van huurkoop.

Op grond van paragraaf 2 van dit artikel kunnen exploitanten ertoe gemachtigd worden een beroep te doen op reservevoertuigen. Het betreft voertuigen die de exploitant kan inzetten wanneer het voertuig dat gewoonlijk gebruikt wordt, momenteel buiten dienst is (bijvoorbeeld voor het onderhoud van het voertuig, schouwing, klein defect enzovoort).

De mogelijkheid om beroep te doen op een vervangingsvoertuig werd in de vierde paragraaf gehandhaafd teneinde te vermijden dat de exploitant verplicht zou zijn de exploitatie te stoppen omwille van een tijdelijke onbeschikbaarheid van zijn voertuig.

Anders dan bij de reservevoertuigen, gaat het hier om het hoofd te bieden aan een langere onbeschikbaarheid van het voertuig die te wijten kan zijn aan diefstal, een ongeluk of een mechanisch defect. Op die manier wordt aan de exploitant de mogelijkheid geboden om de immobilisatie van zijn broodwinning gedurende verschillende dagen te verhelpen.

Omwille van vastgestelde misbruiken (bepaalde vervangingsvoertuigen worden bijvoorbeeld samen ingezet met de voertuigen) wordt voorzien dat de Vlaamse Regering een maximale periode vastlegt gedurende dewelke het vervangingsvoertuig mag worden ingezet.

Artikel 23

Hoewel er minimum- en maximumtarieven kunnen worden ingesteld door de Vlaamse Regering, wordt de tarifiering daarnaast ook op andere manieren gereguleerd. Zo moeten de tarieven steeds op een transparante manier kenbaar worden

gemaakt aan de kandidaat-klant, onder de voorwaarden bepaald door de Vlaamse Regering die betrekking hebben op de affichering, de wijze van tariefopbouw, de verplichting om de tariefopbouw toe te passen en de verplichting om voorafgaand aan de rit of de bestelling een prijsindicatie van het eindbedrag mee te delen.

De mogelijkheid om minimum- en maximumtarieven in te voeren, laat ruimte om correcties aan te brengen ingeval van marktdistorsies. De minimum- en maximumtarieven kunnen variëren al naar gelang de categorie van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer die worden verricht. Zo zouden de tarieven voor ceremonieel vervoer hoger kunnen liggen dan dat van de straattaxi.

Artikel 24

Gemeenten kunnen als zij dit wenselijk achten bijkomende voorwaarden – dat wil zeggen bovenop diegene zoals bepaald door de Vlaamse Regering – opleggen voor standplaatstaxi's betreffende de in het artikel limitatief opgesomde aspecten, zoals de vereisten en verplichtingen inzake beroepsbekwaamheid te stellen aan bestuurders van een voertuig waarmee het vervoer wordt verricht.

Zo zou een gemeente bijvoorbeeld kunnen vereisen dat de bestuurders kennis hebben van bepaalde bezienswaardigheden gelegen op hun grondgebied en zou zij hiertoe bijvoorbeeld examens kunnen organiseren.

Ook de tarieven kunnen worden vastgelegd door de gemeente, bijvoorbeeld door het instellen van een prijsvork, evenals de betaalmethode. Een gemeente zou aan standplaatstaxi's dus kunnen opleggen dat een kredietkaart steeds aanvaard moet worden.

Artikel 25

Voor OV-taxi's kan de Mobiliteitscentrale bijkomende voorwaarden, dus bovenop diegene zoals bepaald door de Vlaamse Regering, toepassen. Deze worden limitatief opgesomd in het artikel. Het kan onder meer gaan om toegankelijkheid van de voertuigen voor personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit of de minimale beschikbaarheid van de diensten voor het publiek (bijvoorbeeld uitgedrukt in het aantal uren van de dag of de periode van de dag dat het voertuig in dienst moet zijn). Het gaat om modaliteiten en er wordt bijgevolg geen regelgevende bevoegdheid toegekend aan de Mobiliteitscentrale. De bijkomende voorwaarden kunnen worden toegepast in uitvoering van de beslissingen van de vervoerregioraad.

Artikel 26

De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om een modelovereenkomst voor het ceremonieel vervoer vast te stellen. In dit model kan het voorwerp van de overeenkomst nader worden toegelicht – met onder meer een beschrijving van wat wordt verstaan onder een ceremonie.

Afdeling 5. Klachtenbehandeling

Artikel 27

De vergunningverlenende gemeente, dan wel de machtigingverlenende gemeente fungeert als eerstelijnsklachtenbehandelingskanaal. De exploitant zal de gegevens kenbaar moeten maken om het de klant of vervoerde persoon mogelijk te maken een klacht in te dienen. De wijze waarop dit gebeurt – bijvoorbeeld door middel van een vermelding van de contactgegevens op het vervoerbewijs – wordt bepaald door de Vlaamse Regering.

Uiteraard kan men ook steeds rechtstreeks klacht indienen bij de politie of bij de personen, vermeld in artikel 33, aangeduid door de Vlaamse Regering.

Artikel 28

Onverminderd de mogelijkheid om klacht in te dienen bij de lokale politie, bij een gemachtigde aangeduid door de Vlaamse Regering of, bij de vergunningverlenende gemeente, dan wel de machtigingverlenende gemeente, kan een klant of een vervoerde persoon die klachten heeft over de exploitant, de bestuurder, de tussenpersoon, het vervoer of de dienstverlening, een verzoek tot behandeling van de klacht indienen bij het klachtenorgaan. Wanneer een voertuig besteld werd via een centrale, kan ook een klacht worden ingediend bij het klachtenorgaan betreffende de dienstverlening door deze centrale.

Op die manier worden tweedelijnsklachten gecentraliseerd en kunnen deze hetzij worden behandeld, hetzij worden doorverwezen. Doorverwijzing kan naar de gemeente, wanneer de klacht nog niet aan deze gericht werd, maar overeenkomstig artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering ook naar de procureur des Konings in geval van inbreuk op de regelgeving.

De Vlaamse Regering bepaalt de samenstelling en werking van het klachtenorgaan. Naar analogie met de organisatie van soortgelijke klachtenorganen in andere landen, zal een grote rol weggelegd zijn voor de sector zelf.

Artikel 29

De wijze van klachtenbehandeling voor wat betreft de OV-taxi, wordt bepaald door de Mobiliteitscentrale. Het is immers de Mobiliteitscentrale – en niet de exploitant – die een rechtstreekse relatie heeft met de klant of vervoerde persoon.

Afdeling 6. Gegevens

Artikel 30

Op basis van de huidige bepalingen in het decreet Personenvervoer en het Taxi- en VVB-besluit, werd de Centaurusdatabank ontwikkeld als testomgeving. Behalve een handig werkinstrument voor het administratieve beheer door de gemeenten is deze gegevensbank voor de gemeentelijke ambtenaren ook een communicatieplatform om de bepalingen in de regelgeving daadwerkelijk te kunnen handhaven. Het gebruik van Centaurus is verplicht voor de gemeenten en draagt bijgevolg bij tot een administratieve lastenverlaging voor de gemeenten en de (kandidaat-)exploitant en tot de bescherming van de vergunde exploitanten tegen malafide bedrijven. Concreet gaat het over de gemeenten in staat stellen om vergunningsaanvragen van bonafide exploitanten sneller te kunnen afhandelen en die van malafide exploitanten gemakkelijker te kunnen weigeren; de gemeenten in staat stellen te controleren of de kandidaat-exploitant reeds over een vergunning beschikt; de gemeenten ondersteunen bij de vlotte opmaak en aflevering van de boorddocumenten voor de voertuigen; aflevering van de nummerplaten op basis van de vergunning; efficiëntere controle door de politiediensten. In het programma zit een correctiemogelijkheid, op grond waarvan het onnauwkeurig bijhouden van gegevens in de gegevensbank kan worden geïdentificeerd, waarna de verantwoordelijke voor de gegevensinvoer hierop kan worden aangesproken.

De decretale grondslag voor deze Centaurusdatabank wordt door dit ontwerp van decreet verder verruimd en verstevigd. In de gegevensbank worden nu ook gegevens toegevoegd inzake de machtigingen. Er wordt voortaan namelijk een onderscheid gemaakt tussen de vergunning tot exploitatie enerzijds, en de machtiging

om op een standplaats in de gemeente te mogen stationeren, anderzijds. Daarnaast worden tevens de gegevens betreffende de bestuurderspassen opgenomen.

De exploitatievoorwaarden in het besluit van de Vlaamse Regering zouden kunnen bepalen dat de exploitant en/of bestuurder niet mag veroordeeld zijn voor welbepaalde strafrechtelijke inbreuken. Daarnaast wordt op federaal niveau bepaald dat de bestuurder medisch geschikt dient te zijn. De verwerking van strafrechtelijke gegevens (en in bepaalde mate ook van medische gegevens) is in principe verboden, tenzij er een lidstaatrechtelijke bepaling bestaat, die passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen biedt of als de verwerking noodzakelijk is om redenen van zwaarwegend algemeen belang. De passende waarborgen (zoals technische maatregelen ter bescherming van de gegevens) zullen in het besluit van de Vlaamse Regering verder worden uitgewerkt.

Het is tevens de bedoeling dat de Vlaamse Regering verder uitwerkt welke niveaus of diensten schrijf- en leesrechten krijgen, dan wel enkel (beperkte) leesrechten zodat de regelgeving betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer bij de verwerking van persoonsgegevens wordt gerespecteerd.

Het is bijvoorbeeld de bedoeling dat de gemeentelijke ambtenaren die belast zijn met het afleveren van de vergunningen ook de gegevens kunnen lezen die ze niet zelf hebben ingevuld. Gemeenten die een machtiging verleenden kunnen op die manier bijvoorbeeld op de hoogte worden gesteld van de intrekking van de vergunning. Intrekking of schorsing van de machtiging, alsook de reden ervan, kan op haar beurt via Centaurus worden gemeld aan de gemeente die de vergunning verleende. Op basis hiervan kan de vergunningverlenende gemeente nagaan of er tevens een reden is voor intrekking of schorsing van de vergunning zelf.

Vanuit de huidige taxi- en VVB-sector rijst de vraag naar het openbaar maken van de lijst met vergunde exploitanten, zodat deze in alle transparantie beschikbaar zijn, onder meer met het oog op het voorkomen van fraude. De Vlaamse Regering bepaalt welke vergunningsgegevens van de exploitanten precies worden gepubliceerd en met welk doel.

De gegevens worden na het beëindigen van de taxiactiviteit bijgehouden gedurende tien jaar, namelijk tweemaal de duurtijd van de vergunning. Dit is noodzakelijk in het licht van een efficiënte controle. Zo kan fiscale controle worden uitgevoerd tot zeven jaar na het verstrekken van de diensten.

Artikel 31

Op grond van dit artikel bepaalt de Vlaamse Regering de gegevens betreffende de exploitatie die de gemeenten, de tussenpersonen en de sector van het individueel bezoldigd personenvervoer – bijvoorbeeld via de Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen – haar moet verstrekken, evenals de frequentie van de mededeling. De gemeente kan bijvoorbeeld gevraagd worden om de locatie en het aantal standplaatsen te bezorgen. Op die manier zouden de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer en de diensten voor geregeld vervoer in zekere mate op elkaar kunnen worden afgestemd.

Daarnaast kan ook aan de sector zelf gevraagd worden om in dit verband een aantal gegevens mee te delen, voornamelijk met het oog op het stimuleren van het multimodaal personenvervoer.

Hoofdstuk 3. Strafbepalingen

Afdeling 1. Strafsancties

Artikel 32

In de eerste en tweede paragraaf worden de strafsancties bepaald. De hoogte van de sancties zoals vermeld in het decreet Personenvervoer werden behouden. In de eerste paragraaf zijn de meest ernstige inbreuken terug te vinden, waaronder het exploiteren van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer zonder enige vergunning. Aan de meest ernstige inbreuken worden logischerwijze zwaardere straffen gekoppeld, zodat de sanctie in verhouding staat tot de zwaarte van de inbreuk.

De inbeslagname van een voertuig is mogelijk op basis van de bepalingen over het opsporingsonderzoek in het Wetboek voor Strafvordering, meer bepaald de artikelen 28bis, §3, eerste lid, 28sexies, 28octies, 35, 35ter, 37 tot en met 39 en 46ter, van het Wetboek van Strafvordering, en is daarom niet opgenomen in dit ontwerp van decreet. Om dezelfde reden was een dergelijke regeling ook niet opgenomen in het decreet Personenvervoer.

Het is opportuun om de bevoegdheid van de politierechtbanken te behouden, aangezien uit het verleden is gebleken dat de prioriteiten bij de correctionele rechtbanken anders liggen. Ook de politie wees op het gevaar voor seponering door de rechtbanken van eerste aanleg (zie memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg (*Parl.St.* VI.Parl. 2008-09, nr. 2171/1)). De correctionele rechtbanken beschikken immers traditioneel niet over de nodige knowhow inzake de reglementering die verband houdt met de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer. De Raad van State aanvaardde reeds in het verleden dat voor wat betreft de bevoegdheidsaanduiding van de politierechtbanken voldaan is aan de toepassingsvoorwaarden van artikel 10, BWHI (Raad van State, afdeling Wetgeving, advies 45.789/3 van 24 februari 2009).

Tot slot kunnen ook tussenpersonen gestraft worden, wanneer zij geen gevolg geven aan het schriftelijke verzoek, vermeld in artikel 35, om de gegevens van de exploitant waarvoor hij bemiddelt of promotie maakt, mee te delen.

Afdeling 2. Handhaving

Artikel 33

Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan de andere officieren of agenten van gerechtelijke politie en aan de leden van het operationeel kader van de lokale en federale politie, houden de personen die de Vlaamse Regering aanwijst, toezicht op de naleving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan. Zij kunnen bevelen geven aan bestuurders, bijvoorbeeld deze halt laten houden en hen bepaalde documenten doen overleggen. Zij kunnen inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door het ondervragen van personen en het inzage nemen van documenten en andere informatiedragers. Als nodig kunnen zij de bijstand van de lokale en federale politie vorderen.

Het voordeel van dergelijke specifiek aangeduide personen is dat zij kennis en ervaring opbouwen voor wat betreft het toezicht op de naleving van de regelgeving inzake diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer.

De vierde paragraaf bevat een inspectiebepaling die momenteel wordt ingevoegd bij alle bepalingen rond inspectiediensten binnen de Vlaamse overheid, teneinde te voldoen aan de algemene verordening gegevensbescherming.

Met het oog op de taken die worden toevertrouwd aan de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit, is het niet altijd mogelijk om de betrokkenen van wie gegevens worden verwerkt, onmiddellijk in kennis te stellen van het feit dat hun gegevens verzameld zijn en verwerkt worden en hen bijgevolg de inlichtingen mee te delen die door de algemene verordening gegevensbescherming worden voorzien. Zo is het niet aangewezen dat wanneer een persoon aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houdt op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit, gegevens verzamelt omtrent een persoon van wie vermoed wordt dat hij zich schuldig maakt aan een overtreding, deze laatste hieromtrent wordt geïnformeerd. Als een persoon aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houdt op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit hiertoe zou worden verplicht, zou de betrokkene in de mogelijkheid worden gesteld zijn onwettige praktijken gedurende een bepaalde periode te stoppen of bewijzen te doen verdwijnen, zodat een verdere controle geen zin meer zou hebben. Dit zou strijdig zijn met de geest van het decreet en de besluiten die er uitvoering aan geven.

Diezelfde taken dreigen eveneens in het gedrang te komen wanneer aan de betrokkene het recht worden gegeven inzage te verkrijgen van de hem betreffende gegevens die worden verwerkt. Bij uitbreiding kan ook de uitoefening van andere rechten deze inspectietaken in het gedrang brengen.

Daarom wordt er voor verwerkingen door de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit, voorzien in een beperking van de reikwijdte van de rechten van de betrokkenen overeenkomstig artikel 23 van de algemene verordening gegevensbescherming. Deze beperkingen die de vorm aannemen van voorwaardelijke en gedeeltelijke uitzonderingen, zijn noodzakelijk om belangrijke doelstellingen van algemeen belang van de Vlaamse overheid te waarborgen, zoals voorzien in artikel 23, lid 1, e), van de algemene verordening gegevensbescherming, waarbij de goede toepassing van de regelgeving en dienstverlening centraal staan, alsook om de taken op het gebied van toezicht, inspectie of regelgeving van de Vlaamse overheid, zoals bepaald in artikel 23, lid 1, h), van de algemene verordening gegevensbescherming te kunnen uitoefenen. De toepassing van deze uitzonderingen wordt aan verschillende waarborgen onderworpen.

De uitzonderingen zijn deze waarin artikel 23 van de algemene verordening gegevensbescherming voorziet. Het betreft in eerste instantie artikel 12 (modaliteiten van informatie en communicatie), 13 (informatie bij rechtstreekse verkrijging) en 14 (informatie bij onrechtstreekse verkrijging). Daarnaast gaat het ook om de artikelen 15 (recht van inzage), 16 (recht op rectificatie) en 17 (recht op wissing). Omdat de verwerking in het kader van toezicht en onderzoek zijn grondslag vindt in de vervulling van een taak van algemeen belang of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag, moet ook worden voorzien in een uitzondering op artikel 21 (recht van bezwaar dat onder meer geldt als de verwerking gebaseerd is op artikel 6, lid 1, e), van de algemene verordening gegevensbescherming) en 18 (recht op beperking van de verwerking). Een uitzondering op artikel 20 van de algemene verordening gegevensbescherming is in beginsel niet vereist omdat dit recht, op basis van lid 3, niet geldt voor verwerkingen als deze gebaseerd zijn op het algemeen belang of een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag. Omdat het niet uitgesloten kan worden dat bepaalde taken van overheidsdiensten, met name taken die niet publiekrechtelijk zijn, worden gebaseerd op een andere grondslag, waaronder mogelijks de toestemming, wordt dit artikel niettemin meegenomen in de bepalingen. Dat geldt ook voor arti-

kel 22 dat specifiek betrekking heeft op geautomatiseerde individuele besluiten. Kortom, omdat niet kan uitgesloten worden dat verwerkingen van en door de overheid ook een andere grondslag hebben dan het algemeen belang of de wettelijke verplichting, wordt een uitzondering voorzien voor alle rechten die in hoofdstuk III van de algemene verordening gegevensbescherming worden opgesomd, ook al zijn sommige wellicht nooit van toepassing in de publieke sector.

Vooreerst worden de uitzonderingen beperkt tot de onderzoeken die betrekking hebben op een welbepaalde natuurlijke persoon. Dit is een toepassing van het proportionaliteitsbeginsel: zodra het gaat om algemene onderzoeken waar geen specifieke of welbepaalde natuurlijke persoon centraal staat, is er niet onmiddellijk een reden of aanleiding om de uitzondering toe te passen.

Onderzoek moet daarbij worden opgevat als onderzoek en controle, met inbegrip van de voorbereidende handelingen die daaraan voorafgaan.

Deze voorwaarde houdt in dat als in het kader van een onderzoek naar een bepaalde natuurlijke persoon er gegevens over andere natuurlijke personen worden verwerkt, de uitzondering ook geldt ten aanzien van die andere personen, voor zover en zolang de noodzaak bestaat om over die verwerking geen informatie te geven.

Daarnaast wordt uitdrukkelijk bepaald dat de uitzonderingen tijdelijk zijn. Ze kunnen enkel worden toegepast gedurende de periode tijdens dewelke de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle, een onderzoek of de daarmee verband houdende voorbereidende werkzaamheden in het kader van hun decretale en reglementaire opdrachten, voor zover de toepassing ervan nadelig zou zijn voor de controle, het onderzoek en de voorbereidende werkzaamheden die daaraan voorafgaan.

Het tijdelijke karakter van de uitzondering houdt in dat er slechts sprake is van een uitstel van de uitoefening van de belangrijkste rechten. Bovendien moet rekening worden gehouden met de regelgeving inzake de motivering van bestuurshandelingen op basis waarvan de betrokkene op een bepaald ogenblik, bijvoorbeeld bij het opmaken van een proces-verbaal van vaststellingen of bij het stellen van bepaalde handelingen, zal moeten worden geïnformeerd. In die mate is het wel van belang dat de verplichting tot onmiddellijke informatie zoals die voortvloeit uit de regelgeving over de bescherming bij de verwerking van persoonsgegevens, niet toepasbaar is.

De uitzondering is niet alleen tijdelijk, maar ook voorwaardelijk: ze geldt enkel in geval van noodzakelijkheid voor het goede verloop van onderzoek. Dit houdt in dat zodra er geen mogelijk nadeel meer is voor het onderzoek, de betreffende rechten hun toepassing herwinnen.

Een volgende waarborg voor de betrokkene die er ook moet toe dienen om de betrokken diensten te sensibiliseren, bestaat erin dat de beslissing om deze artikelen niet toe te passen, moet worden gerechtvaardigd ten aanzien van de toezichthoudende autoriteit op het vlak van gegevensbescherming. Deze autoriteit kan immers tussenkomen in geval van onrechtstreekse uitoefening van de betrokkene. Het is ook mogelijk deze rechtvaardiging voorafgaandelijk, namelijk bij het beslissen over de toepassing van de uitzondering, in het dossier op te nemen.

Daarnaast wordt, opnieuw als waarborg naar de betrokkene toe, het tijdelijke karakter van de uitzondering bevestigd. Hiertoe wordt bepaald dat na het afsluiten van het onderzoek de rechten hun toepassing herwinnen. Dit wordt wel beperkt tot de rechten, vermeld in artikel 15 tot en met 22 van de algemene verordening gegevensbescherming. Deze verduidelijking houdt concreet in dat de burger niet ambtshalve moet worden geïnformeerd over de toepassing van deze rechten. Die

informatie kan overigens ook niet meer overeenkomstig de bepalingen van artikel 13 of 14 van de algemene verordening gegevensbescherming worden verstrekt. De betrokkene ten aanzien van wie de overheid maatregelen wil nemen, moet in elk geval worden geïnformeerd, zodat hij of zij de rechten die voorzien worden in de algemene verordening gegevensbescherming kan uitoefenen.

Het is niet uitgesloten dat een dossier wordt verzonden naar het Openbaar Ministerie en kan leiden tot activiteiten onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter. In dat geval moet vermeden worden dat een betrokkene voortijdig zijn rechten kan uitoefenen bij de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit. Dat zou immers het lopende onderzoek bij of door het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter in het gedrang kunnen brengen. De betrokkene doorverwijzen naar het Openbaar Ministerie is een mogelijkheid maar heeft als nadeel dat de betrokkene hiermee duidelijk wordt gemaakt dat er een dossier over hem of haar is bij het Openbaar Ministerie. Mede hierom en rekening houdend met het feit dat de Vlaamse decreetgever het Openbaar Ministerie geen verplichtingen kan opleggen, wordt bepaald dat in dergelijk geval, zolang er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit op een verzoek niet mogen antwoorden. Probleem is dat het mogelijk is dat er op de vraag over de stand van zaken niet wordt geantwoord. Dan hebben de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit in beginsel geen andere keuze dan niet te antwoorden en desgevallend, in geval van klacht van de betrokkene, de reden hiertoe mee te delen aan de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het gebied van gegevensbescherming. Dit neemt niet weg dat het mogelijk is dat de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit ook andere verwerkingen verrichten die niet onder de uitzondering (moeten) vallen. In dat geval kan op het verzoek worden geantwoord dat niet in alle verwerkingen inzage kan worden gegeven en dat de betrokkene die meer informatie wil over de andere verwerkingen, zich kan richten tot de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het gebied van gegevensbescherming.

Tot slot wordt als waarborg voorzien dat een betrokkene die zijn rechten uitoefent in de omstandigheden als geschetst in het eerste lid, zich steeds kan richten tot de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het gebied van gegevensbescherming om aldus, zij het onrechtstreeks, zijn rechten uit te oefenen. Dat bestaat er dan in het bijzonder in dat door de bevoegde toezichthoudende autoriteit wordt nagegaan of de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit de procedures correct hebben toegepast en de beslissing tot afwijking voldoende hebben gemotiveerd. In die mate is het aangegeven dat de bevoegde toezichthoudende autoriteit enkel antwoordt dat de nodige verificaties zijn verricht. Hier wordt dezelfde regeling voorgesteld die thans geldt voor politiediensten en voor de sociale inspectiediensten.

Artikel 34

De vaststelling van inbreuken gebeurt momenteel door de lokale politie. Parketten en strafrechtbanken staan in voor de vervolging. Door gebrek aan mensen en middelen, blijven inbreuken echter vaak onbestraft. In het decreet wordt daarom een mogelijkheid voorzien om de inbreuken vermeld in artikel 32, §2, te bestraffen via onmiddellijke inning. De inbreuken in artikel 32, §1, komen niet in aanmerking voor onmiddellijke inning, aangezien dit de zwaarste inbreuken betreft.

Artikel 35

Steeds meer wordt er gewerkt met tussenpersonen zoals internetplatformen en taxicentrales. Dit artikel biedt de bevoegde personen die instaan voor het toezicht en de controle op dit decreet de mogelijkheid om via een schriftelijk verzoek de exploitantgegevens op te vragen bij deze tussenpersonen, teneinde een zo groot mogelijke transparantie te waarborgen.

Het schriftelijke verzoek waarvan sprake dient met redelijkheid en proportionaliteit te worden gehanteerd. De gegevens dienen doelgericht te worden opgevraagd in het kader van een afgebakende steekproef, bij twijfel of de exploitanten voldoen aan de voorwaarden van dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten of in het kader van een klacht.

De Vlaamse Regering bepaalt welke gegevens de tussenpersonen dienen te verstrekken en de daaraan te stellen vereisten, zoals bijvoorbeeld de mate van beveiliging van de gegevens.

Hoofdstuk 4. Wijzigingsbepalingen

Artikelen 36 tot en met 41

De artikelen in het decreet Personenvervoer betreffende taxidiensten en VVB's worden opgeheven.

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Artikel 42

De overgangsbepaling in dit ontwerp van decreet bepaalt dat de bestaande vergunningen voor taxidiensten en VVB's geldig blijven gedurende de resterende duurtijd van de vergunningen en hierbij onderworpen blijven aan de bepalingen van het decreet Personenvervoer.

Exploitanten kunnen er dus voor kiezen om vanaf de inwerkingtreding van het nieuwe decreet en uitvoeringsbesluit, hetzij hun dienst verder te exploiteren conform hun bestaande taxi- of VVB-vergunning, hetzij een nieuwe vergunning voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer aan te vragen.

Artikel 43

Op vraag van de Raad van State wordt een vervaldatum toegevoegd. Met het oog op het kunnen inzetten van OV-taxi's in het kader van de basisbereikbaarheid wordt de uiterste ingangsdatum bepaald op 1 januari 2020.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

VOORONTWERP VAN DECREET
van 20 april 2018



Voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° bevoegde college: het college van burgemeester en schepenen van de gemeente die bevoegd is om de vergunning af te geven, vermeld in artikel 5, §2;
- 2° bezoldigd personenvervoer: het vervoer van personen waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de vervoersonkosten;
- 3° diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer: de diensten voor bezoldigd personenvervoer met voertuigen met een bestuurder die aan al 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, waarbij de volgende categorieën van terbeschikkingstelling worden onderscheiden:
 - 1) straattaxi: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek op de openbare weg, vermeld in artikel 1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende

- algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats waarover de exploitant beschikt;
- 2) standplaatstaxi: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek op een standplaats op de openbare weg die voorbehouden is voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer;
 - 3) ceremonieel vervoer: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek voor ceremonies op basis van een schriftelijke overeenkomst;
 - 4) OV-taxi: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek via de Mobiliteitscentrale;
- c) de terbeschikkingstelling kan betrekking hebben op het voertuig of op elk van de plaatsen ervan;
 - d) de bestemming wordt door de klant of door de vervoerde persoon bepaald;
 - e) de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verstrekt voor het openbaar nut, met uitzondering van ceremonieel vervoer;
- 4° machtiging: de machtiging voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer vanaf een standplaats op de openbare weg die daarvoor voorbehouden is, vermeld in artikel 11, §1;
- 5° mobiliteitscentrale: een orgaan dat vervoeraanvragen voor ritten verzamelt, plant en vervolgens uitzet bij een of meer vervoerders;
- 6° vergunning: de vergunning voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer, vermeld in artikel 5, §1;
- 7° verordening (EU) 2016/679: verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).

Art. 3. De Vlaamse Regering stelt de vervoersonkosten, vermeld in artikel 2, 2° vast.

Art. 4. Dit decreet is niet van toepassing op diensten voor niet-dringend liggend ziekenvervoer.

Hoofdstuk 2. Diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer

Afdeling 1. Vergunning

Art. 5. §1. Zonder vergunning mag niemand een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteren 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.

§2. De vergunning wordt afgegeven door de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder zijn exploitatiezetel heeft en is geldig op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Per exploitant kan de gemeente, vermeld in het eerste lid, maar één vergunning afgeven.

§3. De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen waaronder een vergunning die is afgegeven door een ander Gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Art. 6. §1. De vergunning wordt afgegeven door het bevoegde college.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waarbinnen het bevoegde college de vergunning kan afgeven.

§2. De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze is afgegeven en, in voorkomend geval, het aantal reservevoertuigen waarover de exploitant mag beschikken.

De Vlaamse Regering legt de vorm van de vergunning vast, alsook de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

§3. De houder van een vergunning kan het bevoegde college altijd verzoeken het aantal voertuigen dat het voorwerp uitmaakt van zijn vergunning, te verhogen of te verlagen.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure en de voorwaarden voor de beslissingen van het bevoegde college die worden genomen met toepassing van het eerste lid.

Art. 7. §1. De vergunningen die uitgereikt worden voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer geven in de gemeente waar de exploitatiezetel is gevestigd aanleiding tot een jaarlijkse gemeenteretributie ten laste van de natuurlijke persoon of rechtspersoon die houder is van de vergunning.

§2. Het basisbedrag van de retributie voor vergunningen bedraagt 350 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig. Dit basisbedrag kan differentiëren naar beneden tot minimaal 250 euro op basis van de parameters emissie en de verhouding tussen batterijcapaciteit en totaal gewicht van het voertuig waarbij de weging en impact van de parameters bepaald wordt door de Vlaamse regering.

§3. De retributie, vermeld in paragraaf 2, is verschuldigd voor het hele jaar, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning wordt afgegeven. De vergunninghouder is de eerste jaarlijkse retributie verschuldigd op het ogenblik van de afgifte van de vergunning en nadien telkens op 1 januari van het

kalenderjaar.

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

§ 4. Het bedrag vermeld in paragraaf 2 wordt 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 van het jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit decreet.

Art. 8. §1. De vergunning is vijf jaar geldig.

§2. De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

Na een voorafgaande toelating van het bevoegde college mag de echtgeno(o)t(e) of de duurzaam samenwonende partner of mogen bloed- of aanverwanten tot de tweede graad bij overlijden of permanente arbeidsongeschiktheid van de vergunninghouder, onder dezelfde voorwaarden de exploitatie van de dienst voortzetten tot het einde van de in de vergunning gestelde termijn.

Art. 9. Bij beslissing van het bevoegde college kan de vergunning ingetrokken worden of voor een bepaalde duur geschorst worden.

De Vlaamse Regering bepaalt de redenen en de procedure voor de intrekking of schorsing van de vergunning.

Art. 10. Tegen de op basis van deze afdeling genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen over de intrekking of de schorsing van een vergunning, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing binnen drie maanden na de indiening van de aanvraag, kan beroep ingesteld worden bij de provinciegouverneur, die bij beslissing uitspraak doet binnen drie maanden na de ontvangst van het beroepschrift. Bij gebrek aan beslissing met betrekking tot het beroepschrift binnen zestig dagen na ontvangst ervan, wordt de intrekking of schorsing van de vergunning geacht te zijn opgeheven.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor het indienen van het beroep.

Afdeling 2. Machtiging

Art. 11. §1. Niemand mag een standplaatstaxi stationeren op een daartoe voorbehouden standplaats op de openbare weg op het grondgebied van een gemeente in het Vlaamse Gewest, zonder machtiging van die gemeente.

Alleen de houders van een vergunning kunnen een machtiging aanvragen.

§2. De machtiging wordt afgegeven door de gemeente en is geldig voor eender welke standplaats op haar grondgebied.

De gemeente legt de wijze van afgifte, de vorm en de voorwaarden van de machtigingen vast in een gemeentelijk reglement.

Art. 12. §1. De gemeente kan het aantal machtigingen voor standplaatsen op de openbare weg op haar grondgebied beperken.

De wegbeheerder zorgt voor voldoende en geschikte standplaatsen op de gemeente- en gewestwegen, in verhouding tot het aantal machtigingen die uitgereikt zijn aan voertuigen die mogen gebruikmaken van standplaatsen op de openbare weg.

Als de wegbeheerder op de openbare weg in een bepaalde gemeente standplaatsen creëert, wijzigt of afschaft, overlegt hij daarover voorafgaand met de exploitanten die een machtiging hebben van de gemeente in kwestie.

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

De gemeente neemt de nodige maatregelen om de beschikbaarheid van de standplaatsen te garanderen.

Art. 13. De machtigingen die conform deze afdeling worden afgegeven, kunnen aanleiding geven tot een jaarlijkse retributie ten behoeve van de gemeente of een jaarlijkse gemeentebelasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon die houder is van de machtiging.

De gemeente bepaalt het bedrag van de jaarlijkse retributie of van de jaarlijkse gemeentebelasting, vermeld in het eerste lid.

Art. 14. §1. De gemeente bepaalt de duur van de machtiging en de overdraagbaarheid ervan.

De machtiging is persoonlijk.

§2. De duur van de machtiging kan de duur van de vergunning niet overstijgen.

De intrekking, schorsing of stopzetting van de vergunning heeft de intrekking, schorsing of stopzetting van de machtiging tot gevolg.

Art. 15. De gemeente bepaalt de gevallen waarin de machtiging kan worden ingetrokken of geschorst, alsook de procedure ervan.

Art. 16. De gemeente bepaalt of en op welke wijze tegen de op basis van deze afdeling genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen over de intrekking of de schorsing beroep kan worden ingesteld.

Afdeling 3. Exploitatie

Art. 17. §1. De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door de gemeente van de voorwaarden voor het exploiteren van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer.

Als de vergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, moet de statutaire instelling van de rechtspersoon die belast is met het dagelijks beheer, voldoen aan de voorwaarden die gelden voor een natuurlijke persoon om houder te worden van de vergunning, en dat gedurende de hele duur van de exploitatie.

§2. De Vlaamse Regering kan de exploitatievoorwaarden, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, bepalen. Die exploitatievoorwaarden kunnen verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi, en ze hebben betrekking op:

- 1° de vereisten en verplichtingen over de zedelijkheid, de beroepsbekwaamheid en de solvabiliteit van de exploitanten van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer;
- 2° de vereisten en verplichtingen over de zedelijkheid en de beroepsbekwaamheid van de bestuurders van een voertuig waarmee het vervoer wordt verricht;
- 3° de vereisten voor de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid met inbegrip van de milieuvriendelijkheid, de toegankelijkheid en het privégebruik van de voertuigen waarmee de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht;
- 4° de wijze waarop wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de regels die worden bepaald krachtens punt 1° tot en met 3°;
- 5° de gegevens van de dienst en de ritten en de daaraan te stellen vereisten;
- 6° de aanwezigheid, het gebruik, de keuring en de installatie van apparatuur en voorzieningen ter registratie van ritten, tarieven en arbeids- en rusttijden;
- 7° de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen en de daaraan te stellen vereisten;
- 8° de afstandspereimeter rondom standplaatsen of belangrijke attractiepolen en de wijze waarop die gerespecteerd dient te worden;
- 9° de administratie die de exploitant voert voor een doelmatige controle op de naleving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan;
- 10° de bestuurderspas die de bestuurder nodig heeft voor een doelmatige controle op de naleving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan, met inbegrip van de vorm, de wijze van afgifte en de wijze en de redenen van de schorsing of intrekking ervan.

Art. 18. §1. De vergunning wordt alleen afgegeven aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die eigenaar is van het voertuig of de voertuigen, of erover beschikt door een contract van aankoop op afbetaling, van huurfinanciering of van huurkoop.

§2. De exploitanten mogen ertoe gemachtigd worden door de vergunningverlenende gemeente om voor de exploitatie van hun diensten over reservevoertuigen te beschikken waarvan ze eigenaar zijn of waarover ze beschikken door een contract van verkoop op afbetaling, van huurfinanciering of van huurkoop.

De reservevoertuigen moeten ten minste uitgerust zijn om een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer te verzekeren onder dezelfde voorwaarden als het voertuig dat tijdelijk niet beschikbaar is.

§3. Het is de exploitant verboden om het voertuig of het reservevoertuig te verhuren, onder welke vorm dan ook, aan een persoon die het voertuig of het reservevoertuig zelf bestuurt of laat besturen.

§4. De vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is door een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal, kan, in afwijking van paragraaf 1, op zijn verzoek, toegelaten worden zijn dienst te verrichten met een vervangingsvoertuig dat hij niet in eigendom heeft en waarvoor hij evenmin een contract van aankoop op afbetaling of een contract van huurfinanciering of van huurkoop kan voorleggen.

De Vlaamse Regering bepaalt de vereisten waaraan het vervangingsvoertuig moet voldoen, de procedure voor de aanvraag en de maximale periode dat het vervangingsvoertuig mag worden ingezet.

Art. 19. §1. De tarieven moeten op een transparante manier kenbaar worden gemaakt aan de kandidaat-klant voorafgaand aan aanvragen of het bestellen van de rit.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden voor die transparantie. Die voorwaarden kunnen verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi. Die voorwaarden hebben betrekking op:

- 1° de affichering van de tarieven;
- 2° de wijze waarop het tarief is opgebouwd;
- 3° de verplichting om de tariefopbouw toe te passen;
- 4° de verplichting om voorafgaand aan de rit of de bestelling een prijsindicatie van het eindbedrag mee te delen.

§2. De Vlaamse Regering kan minimumtarieven vastleggen voor de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer, die kunnen verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi.

Art. 20. De gemeente die de machtiging afgeeft, kan voor standplaatstaxi's, naast de voorwaarden vermeld in deze afdeling, bijkomende voorwaarden opleggen voor:

- 1° de vereisten en verplichtingen voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurders van een voertuig waarmee het vervoer wordt verricht;
- 2° de vereisten voor de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid met inbegrip van de milieuvriendelijkheid, de toegankelijkheid en het privégebruik van de voertuigen waarmee de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht;
- 3° de wijze waarop wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de regels die worden bepaald krachtens punt 1° en 2°;
- 4° de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen en de daaraan te stellen vereisten;
- 5° de minimale beschikbaarheid van de diensten voor het publiek;

- 6° de gegevens van de dienst en de ritten en de daaraan te stellen vereisten;
- 7° de tarieven die worden gehanteerd door de exploitant en de betaalmethode.

Art. 21. De Mobiliteitscentrale kan voor OV-taxi's, naast de voorwaarden, vermeld in deze afdeling, bijkomende voorwaarden toepassen ten aanzien van:

- 1° de vereisten en verplichtingen voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurders van een voertuig waarmee het vervoer wordt verricht;
- 2° de vereisten voor de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid met inbegrip van de milieuvriendelijkheid en de toegankelijkheid en over het privégebruik van de voertuigen waarmee de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht;
- 3° de wijze waarop wordt aangetoond dat voldaan wordt aan de regels die worden bepaald met toepassing van punt 1° en 2°;
- 4° de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen en de daaraan te stellen vereisten;
- 5° de minimale beschikbaarheid van de diensten voor het publiek;
- 6° de snelheid en de kwaliteit van de uitvoering van de diensten;
- 7° de gegevens van de dienst en de ritten en de daaraan te stellen vereisten;
- 8° de tarieven die worden gehanteerd door de exploitant, de affichering ervan en de betaalmethode.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de werking van de Mobiliteitscentrale.

Art. 22. De Vlaamse Regering bepaalt het model van de schriftelijke overeenkomst, vermeld in artikel 2, 3°, b), 3).

Afdeling 4. Klachtenbehandeling

Art. 23. De exploitant brengt de klanten of vervoerde personen op de hoogte van de wijze waarop hij hun klachten over het verrichten van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer behandelt.

De Vlaamse Regering legt de regels vast voor de kennisgeving, vermeld in het eerste lid, die kunnen verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi.

Art. 24. §1. Met behoud van de mogelijkheid om klacht in te dienen bij de politie en de personen, vermeld in artikel 29, die de Vlaamse Regering aanwijst of, in geval van standplaatstaxi's, bij de gemeente, kan een klant of een vervoerde persoon die klachten heeft over de exploitant, de bestuurder, het vervoer of de dienstverlening een verzoek tot behandeling van de klacht indienen bij het klachtenorgaan. Hij richt daarvoor een klacht aan het secretariaat van het klachtenorgaan, met een beschrijving van de feiten en een motivering.

De Vlaamse Regering bepaalt de samenstelling en de werking van het klachtenorgaan.

Er kan alleen een klacht worden ingediend bij het klachtenorgaan als de klacht eerst is voorgelegd aan de betrokken exploitant en door hem zonder genoegdoening voor de klant of de vervoerde persoon is behandeld.

Als de betrokken exploitant de klacht niet binnen dertig dagen na indiening ervan heeft behandeld, wordt de klacht geacht zonder genoegdoening voor de klant of de vervoerde persoon te zijn behandeld.

§2. Het klachtenorgaan bespreekt de klacht en geeft, als dat nodig is, formele aanbevelingen om verdere klachten in de toekomst te voorkomen. De aanbevelingen worden schriftelijk aan de betrokken exploitant, aan de gemeente die de vergunning heeft afgegeven, en in voorkomend geval aan de gemeente die de machtiging heeft afgegeven, bezorgd.

Het klachtenorgaan brengt de klant of de vervoerde persoon op de hoogte van de aanbevelingen die zijn gegeven naar aanleiding van zijn klacht.

Het klachtenorgaan verwijst, in voorkomend geval, een klacht door naar de politie.

Art. 25. In afwijking van artikel 23 en 24 bepaalt de Mobiliteitscentrale de wijze van klachtenbehandeling voor de OV-taxi's.

Afdeling 5. Gegevens

Art. 26. §1. Er wordt een gegevensbank ter beschikking gesteld die de volgende gegevens over de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer kan bevatten:

- 1° alle informatie over de uitgereikte vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen, alsook de gegevens van de aan de vergunning en machtiging verbonden voertuigen;
- 2° de geweigerde vergunnings- en machtigingsaanvragen en de geweigerde bestuurderspassen, alsook de reden van weigering, waaronder maar niet beperkt tot strafrechtelijke veroordelingen en medische ongeschiktheid als vermeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;
- 3° de geschorste vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen, de duur van de schorsing en de reden ervan, waaronder maar niet beperkt tot strafrechtelijke veroordelingen en medische ongeschiktheid als vermeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;
- 4° de ingetrokken vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen, de datum waarop de beslissing tot intrekking is genomen en de reden ervan, waaronder maar niet beperkt tot strafrechtelijke veroordelingen en medische ongeschiktheid als vermeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;
- 5° de beroepen tegen de schorsingen en de intrekkingen, alsook de beslissingen die genomen zijn over die beroepen.

§2. De gegevens worden verzameld en verwerkt om:

- 1° het administratief beheer van het vergunningensysteem door de Vlaamse steden en gemeenten te vergemakkelijken;
- 2° de controle te verhogen door een betere communicatie tussen lokale besturen en de bevoegde Vlaamse en federale diensten en tussen de lokale besturen onderling.

§3. De gemeenten voeren de nodige gegevens in de gegevensbank in. Ze kwalificeren als een verwerker als vermeld in verordening (EU) 2016/679, en voldoen aan de verplichtingen die in dat verband op haar rusten.

De Vlaamse Regering bepaalt tot welke gegevens uit de gegevensbank de gemeenten, de exploitanten, de diensten van de provinciegouverneur, de politie en de overheidsdiensten die belast zijn met het administratieve beheer en de controle van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, toegang hebben.

De toegang, vermeld in het tweede lid, blijft beperkt tot die gegevens die noodzakelijk zijn voor de toepassing van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

§4. De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de gegevensbank, de gegevensinvoer en -verwerking en de passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.

§5. De Vlaamse Regering bepaalt de regels met betrekking tot het openbaar maken van de lijst met vergunde exploitanten, alsook welke vergunningsgegevens openbaar worden gemaakt en op welke wijze en met welke doeleinden zij openbaar worden gemaakt.

§6. De gegevens worden na stopzetting van de exploitatie voor tien jaar in de gegevensbank bijgehouden.

Art. 27. De Vlaamse Regering bepaalt welke gegevens de gemeente en de sector van individueel bezoldigd personenvervoer haar moeten verstrekken over de exploitatie, alsook de frequentie van de mededeling.

De gegevens, vermeld in het eerste lid, zijn vertrouwelijk en alleen bestemd voor statistische doeleinden voor het personenvervoer, multimodaal personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid.

Hoofdstuk 3. Strafbepalingen

Afdeling 1. Strafsancties

Art. 28. §1. Worden 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 die straffen alleen, de personen die:

- 1° zonder vergunning een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteren;
- 2° zonder een vergunning individueel bezoldigd personenvervoer uitvoeren;

- 3° met een vergunning maar zonder machtiging een standplaats bezetten;
- 4° de door de Vlaamse Regering vastgelegde minimumtarieven voor de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer niet respecteren;
- 5° de door de gemeente vastgelegde tarieven voor standplaatstaxi's niet respecteren.

§2. Met behoud van 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 die straffen alleen, degene die een andere inbreuk pleegt op de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, die andere inbreuken zijn dan de inbreuken, vermeld in paragraaf 1.

Met behoud van de toepassing van paragraaf 1 worden personen ook gestraft met de straffen, vermeld in het eerste lid, als ze bij herhaling de bepalingen overtreden van de vergunning.

§3. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek zijn van toepassing op de inbreuken, vermeld in paragraaf 1 en 2.

Als een inbreuk wordt vastgesteld, kan er beslag worden gelegd op het voertuig of de voertuigen waarmee de inbreuk is gepleegd, op kosten en op risico van de eigenaar.

§4. De politierechtbanken nemen kennis van de inbreuken, vermeld in dit artikel.

De rechter mag een voertuig waarmee de inbreuk is gepleegd verbeurdverklaren. Als het voertuig het bezit is van een andere persoon dan de veroordeelde, wordt de verbeurdverklaring alleen uitgesproken nadat de eigenaar van het goed gedagvaard is en de kans heeft gekregen om zijn verweermiddelen te doen gelden.

Afdeling 2. Handhaving

Art. 29. §1. Met behoud van de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan de andere officieren of agenten van gerechtelijke politie en aan de leden van het operationeel kader van de lokale en federale politie, houden de personen die de Vlaamse Regering aanwijst, toezicht op de naleving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

De Vlaamse Regering bepaalt de kentekens van hun functie.

§2. In het kader van de uitoefening van hun opdracht kunnen de personen, vermeld in paragraaf 1:

- 1° bevelen geven aan de bestuurders;
- 2° inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door personen te ondervragen en documenten en andere informatiedragers in te kijken;
- 3° de bijstand van de lokale en federale politie vorderen;
- 4° de vergunning inhouden totdat de inbreuk ophoudt te bestaan.

§3. De personen, vermeld in paragraaf 1, zijn bevoegd om de inbreuken vast te stellen bij proces-verbaal met bewijswaarde tot bewijs van het tegendeel. Een

afschrift van het proces-verbaal wordt binnen veertien dagen na vaststelling van de inbreuk naar de overtreder gestuurd en, in voorkomend geval, naar de exploitant toegestuurd.

De exploitant verklaart, binnen acht dagen na de ontvangst van het afschrift van het proces-verbaal aan de wegeninspecteur of hij, conform artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek, burgerrechtelijk aansprakelijk is voor de overtreder.

§4. Met toepassing van artikel 23, lid 1, punt e) en h), van de verordening (EU) 2016/679 kunnen de personen, vermeld in paragraaf 1, beslissen om de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet toe passen bij de verwerking van persoonsgegevens in het kader van een onderzoek dat betrekking heeft op een welbepaalde natuurlijke persoon, als voldaan wordt aan de voorwaarden, vermeld in het tweede tot en met het zesde lid.

De mogelijkheid, vermeld in het eerste lid, geldt alleen gedurende de periode waarin de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle, een onderzoek of de voorbereidende werkzaamheden in het kader van de decretale en reglementaire opdrachten van de personen, vermeld in paragraaf 1, die daarmee verband houden, en op voorwaarde dat de toepassing van de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, nadelig is of kan zijn voor het onderzoek.

De personen, vermeld in paragraaf 1, moeten de beslissing, vermeld in het eerste lid, in voorkomend geval rechtvaardigen op verzoek van de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het vlak van gegevensbescherming.

Nadat het onderzoek afgesloten is, worden de rechten, vermeld in artikel 15 tot en met 22 van de voormelde verordening, in voorkomend geval conform artikel 12 van de voormelde verordening, opnieuw toegepast.

Als een dossier dat persoonsgegevens als vermeld in het eerste lid, bevat, is verzonden naar het Openbaar Ministerie en kan leiden tot activiteiten onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, en er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, mogen de personen, vermeld in paragraaf 1, op verzoek van de betrokkene overeenkomstig artikel 15 tot en met 22 van de voormelde verordening pas antwoorden nadat het Openbaar Ministerie of in voorkomend geval de onderzoeksrechter aan de personen, vermeld in paragraaf 1, heeft bevestigd dat een antwoord het onderzoek niet in het gedrang brengt of kan brengen.

Als de betrokkene in het geval, vermeld in het eerste lid, en tijdens de periode, vermeld in het tweede lid, een verzoek indient op basis van artikel 15 tot en met 22 van de voormelde verordening, verwijzen de personen, vermeld in paragraaf 1, hem door naar de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het vlak van gegevensbescherming. Die bevoegde toezichthoudende autoriteit op het vlak van gegevensbescherming deelt uitsluitend aan de betrokkene mee dat de nodige verificaties zijn verricht.

Art. 30. §1. De personen, vermeld in artikel 29, §1, en de andere officieren of agenten van gerechtelijke politie en de leden van het operationeel kader van de lokale en federale politie die een inbreuk op artikel 28, §2, vaststellen, kunnen, met de instemming van de overtreder, onmiddellijk een geldsom innen.

Door betaling van de geldsom, vermeld in het eerste lid, vervalt de strafvordering, tenzij het Openbaar Ministerie binnen een maand vanaf de dag van de betaling, de overtreder met een beveiligde zending op de hoogte brengt van zijn voornemen die vordering in te stellen.

§2. Als artikel 28, §2, overtreden wordt en de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt of weigert te betalen, geeft hij een som in consignatie die gelijk is aan het totaalbedrag van de onmiddellijke inningen die per inbreuk verschuldigd zijn.

Als de in consignatie te geven som niet betaald wordt, kan het voertuig ingehouden worden gedurende maximaal 96 uren vanaf de vaststelling van de inbreuk.

Als na afloop van de periode, vermeld in het tweede lid, nog altijd niet betaald is, kan het voertuig in beslag genomen worden. Het beslag wordt opgeheven na betaling van de vereiste geldsom en de eventuele bewaringskosten van het voertuig.

§3. Als de strafvordering tot een veroordeling leidt:

- 1° wordt de onmiddellijk geïnde som toegerekend op de gerechtskosten en de uitgesproken geldboete, en wordt het eventuele overschot terugbetaald;
- 2° wordt het voertuig verkocht als de geldboete en de gerechtskosten niet binnen veertig dagen na de uitspraak betaald worden. De opbrengst van de verkoop dient voor de dekking van de geldboete, de gerechtskosten en de eventuele bewaringskosten van het voertuig. Het eventuele overschot wordt aan de betrokkene terugbetaald.

§4. Als de strafvordering tot een vrijspraak leidt:

- 1° wordt de onmiddellijk geïnde som teruggegeven;
- 2° wordt de in consignatie gegeven som of het in beslag genomen voertuig teruggegeven. De eventuele bewaringskosten van het voertuig vallen ten laste van de Staat.

§5. Als de strafvordering tot een voorwaardelijke veroordeling leidt:

- 1° wordt de onmiddellijk geïnde som teruggegeven na aftrek van de gerechtskosten;
- 2° wordt de in consignatie gegeven som teruggegeven na aftrek van de gerechtskosten. Het in beslag genomen voertuig wordt teruggegeven nadat de gerechtskosten betaald zijn en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn.

§6. In geval van de toepassing van een minnelijke schikking als vermeld in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering, wordt de onmiddellijk geïnde

som of wordt de in consignatie gegeven som op de door het Openbaar Ministerie vastgestelde som toegerekend en wordt het eventuele overschot terugbetaald.

§7. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden voor de inning en het bedrag en de indexering van de onmiddellijk geïnde som.

Art. 31. §1. Als de strafvervolgung tot een veroordeling van de betrokkene leidt, wordt, als het voertuig in beslag genomen is, bij het vonnis bevolen dat het voertuig wordt verkocht als de geldboete en de gerechtskosten niet betaald zijn en het bewijs niet is geleverd dat de bewaringskosten zijn betaald binnen zestig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis.

De opbrengst van de verkoop wordt toegerekend op de verschuldigde gerechtskosten, op de uitgesproken geldboete en op de eventuele bewaringskosten van het voertuig. Het eventuele overschot wordt terugbetaald.

§2. Als en voor zover de strafvordering leidt tot opschorting van de uitspraak van de veroordeling of tot een veroordeling met uitstel van de tenuitvoerlegging van de straf, al dan niet met probatie, wordt, als het voertuig in beslag genomen is, bij het vonnis bevolen dat het voertuig wordt verkocht als de gerechtskosten niet betaald zijn en het bewijs niet is geleverd dat de bewaringskosten zijn betaald binnen zestig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis.

Als de strafvervolgung tot een vrijspraak leidt, wordt het in beslag genomen voertuig teruggegeven.

Hoofdstuk 4. Wijzigingsbepalingen

Art. 32. In artikel 2 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009, worden punt 4° tot en met 5° opgeheven.

Art. 33. In artikel 3 van hetzelfde decreet worden punt 1° en punt 3° opgeheven.

Art. 34. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 4 april 2014, worden hoofdstuk V, dat bestaat uit artikel 25 tot en met artikel 40, en hoofdstuk VI, dat bestaat uit artikel 41 tot en met 52, opgeheven.

Art. 35. In artikel 63, §1, van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 8 mei 2009, worden punt 5° tot en met 10° opgeheven.

Art. 36. In artikel 70 van hetzelfde decreet wordt punt 19° opgeheven.

Art. 37. In hoofdstuk IX, afdeling 3, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 13 februari 2004, worden onderafdeling B, die bestaat uit artikel 73 tot en met 76, en onderafdeling C, die bestaat uit artikel 77, opgeheven.

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Art. 38. De houders van vergunningen voor een taxidienst of voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, die afgegeven zijn krachtens het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, zoals van kracht vóór de inwerkingtreding van dit decreet, worden ertoe gemachtigd hun diensten te blijven exploiteren conform de voorwaarden en gedurende de resterende duurtijd van de lopende vergunning.

Art. 39. De Vlaamse Regering bepaalt de datum van inwerkingtreding van dit decreet.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



Advies

Voorontwerp van decreet individueel bezoldigd personenvervoer

Brussel, 25 mei 2018

Voorontwerp van decreet individueel bezoldigd personenvervoer
Mobiliteitsraad Vlaanderen • Wetstraat 34-36, 1040 Brussel • T +32 2 209 01 11
info@mobiliteitsraad.be • www.mobiliteitsraad.be

Voorontwerp van decreet individueel bezoldigd personenvervoer

Adviesvraag: Ontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

Adviesvrager: Ben Weyts - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: 23 april 2018

Adviestermijn: 32 dagen

Goedkeuring raad: 25 mei 2018

Contactpersoon: Hans Bonnarens - hbonnarens@serv.be

Inhoud

Inhoud	61
Krachtlijnen	62
Inleiding	64
Advies	66
1 Vergunnings- en exploitatiebeleid.....	66
1.1 Straattaxi's en de rol van de Vlaamse overheid	66
1.2 Standplaatstaxi's en de rol van de lokale besturen	67
1.3 OV-taxi's	68
1.4 Ceremonieel vervoer	69
2 Klant moet centraal staan	69
2.1 Tarieven	69
2.2 Klachtenbehandeling	70
3 Nood aan toekomstgericht kader	71
3.1 Duurzaamheid en vergroening.....	72
3.2 Multimodaal vervoer	72
3.3 Collectief taxivervoer	73
4 Gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening	73
4.1 Handhaving	74
4.2 Databank	75
4.3 Platformen en tussenpersonen	75
4.4 Economische, sociale en arbeidsmarkteffecten	76
5 Luchthaven en regelgeving andere gewesten	76

Krachtlijnen

Op 20 april 2018 werd het voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Door een vergaande deregulering van het beleid beoogt de Vlaamse Regering met dit decreet een toekomstbestendig kader aan te reiken voor het individueel bezoldigd personenvervoer.

Voor een voorstel met dergelijke impact vindt de MORA het ontwerpdecreet erg breed geformuleerd. De toekomstige uitvoeringsbesluiten zijn nog onvoldoende inhoudelijk geduid zodat belangrijke politieke keuzes onttrokken worden aan het maatschappelijk en parlementair debat.

De MORA denkt dat de vooropgestelde deregulering een stringent flankerend beleid vraagt waarvan de kern en essentie nu verschoven worden naar de uitvoeringsbesluiten. De Raad vindt dat de Vlaamse Regering hiermee een aantal risico's neemt. Deze komen verder in het advies aan bod.

De Mobiliteitsraad meent dat het ontwerpdecreet een vergaande impact heeft op het bestaand sociaal-economisch weefsel. Voor een aantal elementen die in dit advies besproken worden is het maatschappelijk belang dermate groot dat de MORA vraagt om hiervoor nog wijzigingen in het ontwerpdecreet op te nemen. Verder adviseert de MORA een aantal aanpassingen van het decreet en doet hij een aantal voorstellen voor de verdere uitwerking van de besluiten.

Voorgestelde toevoegingen aan het ontwerpdecreet

- De MORA meent dat het volledig vrijlaten van de tarieven een probleem kan creëren voor de sector, de gebruikers en de inschakeling van taxi's in het Vlaamse vervoerssysteem. Daarom pleit de Raad voor het decretaal verankeren van een overgangssysteem. In de aanvangsfase wordt een prijsvork vastgesteld met minimum- en maximumtarieven. Na een gunstige evaluatie kan deze prijsvork breder worden, om na verloop van tijd mogelijks volledig te verdwijnen en tot een echte vrije tarifiering te komen.
- Om een solide en toekomstbestendige regelgeving te garanderen, vraagt de Raad om duidelijke definities van 'platformen' en 'exploitanten'.
 - Een definitie van 'exploitant' die duidelijk aangeeft of het over een bedrijf of een chauffeur gaat.
 - Gezien de toenemende aanwezigheid van (digitale) platformen en tussenpersonen op de markt, is een duidelijke definitie van platformen een beginpunt voor verdere regelgeving.
 - De (digitale) platformen moeten hun verantwoordelijkheid nemen en daarom moet het ontwerpdecreet ook wijzen op de verplichting van platformen en tussenpersonen om hun medewerking te verlenen in fraudedossiers, de afhandeling van klachten, en het bezorgen van geaggregeerde data van ritten.
- Om een toekomstgericht kader voor het Vlaams taxivervoer te garanderen, is het volgens de MORA evident om aan het ontwerpdecreet toe te voegen dat alle taxivoertuigen, behalve het ceremonieel vervoer, moeten voldoen aan de geldende normen voor milieuzones.

Voorgestelde aanpassingen aan het ontwerpdecreet

- De Raad vraagt om taxi's die besteld worden via handopsteking onder te brengen in de categorie standplaatstaxi. Deze maatregel kan volgens de MORA mogelijke problemen aan de rand van de voorgestelde perimeters rond standplaatsen verminderen omdat de lokale besturen beter kunnen ingrijpen.
- Het systeem van perimeters wint volgens de MORA aan kracht wanneer de lokale besturen binnen een bepaald kader de perimeter kunnen bepalen.
- De Raad meent dat de bepalingen over de OV-taxi te sterk leunen op de rol van de Mobiliteitscentrale. Dit concept moet nog gedefinieerd worden in het decreet basisbereikbaarheid. Voor de Raad moet de rol OV-taxi gedefinieerd worden in het voorliggend decreet zonder een voorafname te maken van de uitkomsten van de proefprojecten basisbereikbaarheid en de nog vast te leggen rol van de Mobiliteitscentrale.
- Omdat de klant centraal moet staan in deze hervorming, stelt de MORA voor dat de eerstelijns klachtenbehandeling gebeurt door de vergunningsverlener, met name de gemeente, als neutrale partij. Dit gebeurt best in samenwerking met exploitanten en chauffeurs.
Het is volgens de MORA nuttig om de vergunningverlenende overheid en de sociale partners te betrekken in het tweedelijns klachtenorgaan.
- Met het oog op rechtszekerheid voor exploitanten en bestuurders vraagt de MORA om de beroepsprocedure te herwerken.
 - Bij decreet een beroepsorganisatie oprichten die beroepen onafhankelijk, snel en adequaat kan afronden. Het is belangrijk dat de beroepsprocedure plaatsvindt op Vlaams niveau, binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken.
 - Het ontwerpdecreet duidelijker laten weergeven welke termijn gehanteerd wordt voor beroepsprocedures.
 - Het standaardgevolg van een niet uitgevoerde beroepsprocedure moet een bevestiging of goedkeuring van de eerdere sanctie te zijn, geen opheffing.

Voorgestelde elementen voor de besluiten

Wanneer de besluiten worden opgesteld, moeten deze volgens de MORA:

- de meer specifieke bepalingen rond voertuignormering, uitstootplafonds, ... bevatten zodat deze makkelijk aanpasbaar zijn, bijvoorbeeld bij wijzigingen in milieureglementering.
- een overzicht bevatten van data die de sector en gemeenten moeten meedelen in het kader van het stimuleren van combimobiliteit. Ook duidelijkere, meer praktische bepalingen met betrekking tot de coördinatie rond Mobility as a service en het multimodaal vervoersysteem verdienen een plaats in de uitvoeringsbesluiten.
- de bepalingen rond toegang tot beroep, zowel voor exploitanten als bestuurders, opnemen die na overleg tussen de Vlaamse Regering en de sector zijn vastgelegd.
- de bepalingen over de uiterlijke kenmerken per categorie op een zo uniform mogelijke wijze bevatten, rekening houdend met gepaste en proportionele regels.

Inleiding

Beslissingstraject

Het beslissingstraject richting het voor advies voorliggend ontwerpdecreet 'Individueel bezoldigd personenvervoer' heeft een drietal jaar in beslag genomen. Een eerste stap werd gezet met de parlementaire resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer, aangenomen in de plenaire vergadering op 17 juni 2015. De resolutie vraagt aan de Vlaamse Regering om te werken aan een nieuw beleid inzake individueel bezoldigd personenvervoer en daarbij aandacht te besteden aan innovatie binnen de sector, het inperken van historisch gegroeide regellast en het nauw betrekken van alle betrokken stakeholders.

Het antwoord van de Vlaamse Regering kwam er in de vorm van de conceptnota 'Hervorming Vlaams taxibeleid' van 24 maart 2017. Deze conceptnota gaf een aanzet voor een vernieuwd taxibeleid door vijf pijlers naar voor te schuiven:

- Een gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening;
- Kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid, in het belang van de klant, staan voorop;
- De capaciteit van taxivoertuigen wordt optimaal benut;
- Lokale besturen blijven in de mogelijkheid om de taxisector te reguleren;
- De mogelijkheid om taxivervoer in te schakelen in het vervoersconcept van basisbereikbaarheid.

Het advies van de MORA van 5 mei 2017 over deze conceptnota vormt de leidraad voor onderliggend advies.

In de periode hierop volgend werden in 2017 op meerdere momenten verschillende stakeholders bilateraal gecontacteerd door het kabinet van minister Weyts, ter voorbereiding van het ontwerpdecreet. Op 20 april 2018 werd het ontwerpdecreet 'Individueel bezoldigd personenvervoer' een eerste keer principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Betrokkenheid stakeholders

In het najaar van 2017, in voorbereiding van het ontwerpdecreet, werden meerdere MORA-leden en het MORA-secretariaat bilateraal gehoord. Hoewel niet alle leden naar hun aanvoelen op dezelfde wijze betrokken werden bij het proces, wil de MORA graag benadrukken dat de intenties tot overleg in dit dossier op de waardering van de Raad kunnen rekenen.

Aard van het decreet

Het ontwerpdecreet is erg breed geformuleerd, iets wat de vertegenwoordiger van minister Weyts ook beaamde tijdens de toelichting op de MORA-raadszitting van 27 april 2018. De toekomstige uitvoeringsbesluiten zijn nog onvoldoende inhoudelijk geduid zodat bepaalde keuzes onttrokken worden aan het maatschappelijk en parlementair debat. De MORA pleit ervoor dit ook zoveel mogelijk te doen, in functie van de duidelijkheid voor de toepassing in de praktijk. Voor veel elementen bestaat vandaag al voldoende praktijkervaring om hier een kwaliteitsvolle invulling aan te kunnen geven.

Elementen met een grote maatschappelijke impact moeten volgens de Raad in het decreet worden opgenomen. Zeker gezien de impact van het ontwerpdecreet op de regelgeving is het

cruciaal om het bijhorende flankerend beleid te onderwerpen aan een grondige maatschappelijke en politieke discussie.

De MORA meent dat de Vlaamse Regering een risico neemt door deze elementen die een politiek en maatschappelijk debat behoeven, uit het decreet te houden. Zo is het niet mogelijk om hierop advies te geven. In dit advies wijst de Raad op de aspecten die volgens hem in het decreet moeten staan en doet hij een aantal concrete voorstellen voor de invulling van de besluiten.

Advies

In het advies focust de Mobiliteitsraad achtereenvolgens op vier pijlers:

- het vergunnings- en exploitatiebeleid en de verschillende rollen van de stakeholders;
- de noodzaak om via gerichte ingrepen de klant centraal te stellen in het taxibeleid;
- het belang van het creëren van een toekomstgericht kader;
- het garanderen van het principe ‘gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening’;
- de relatie tussen de Vlaamse regelgeving en de regelgeving van de andere gewesten.

1 Vergunnings- en exploitatiebeleid

In dit onderdeel van het advies gaat de Raad dieper in op de aspecten van de voorgestelde regelgeving die betrekking hebben op het vergunnings- en exploitatiebeleid van de vier voorgestelde categorieën individueel bezoldigd personenvervoer, namelijk straattaxi's, standplaattaxi's, ceremonieel vervoer en OV-taxi's.

In zijn advies op de conceptnota ‘Hervorming Vlaamse taxiregelgeving’ stelde de MORA dat het positief is dat deze categorieën overeenstemmen met de bestaande vervoersrollen. Naast het feit dat deze rollen alle huidige vormen van individueel bezoldigd personenvervoer vatten, is het echter van groot belang dat deze vier rollen in staat blijven om in de toekomst alle mogelijke innovaties in het individueel bezoldigd personenvervoer te kunnen incorporeren.

1.1 Straattaxi's en de rol van de Vlaamse overheid

Een belangrijke wijziging die het ontwerpdecreet wil aanbrengen in het beleid inzake individueel bezoldigd personenvervoer, is het creëren van een categorie taxi's die vergund worden op Vlaams niveau en die mogen opereren op het volledige grondgebied van het Vlaams Gewest, namelijk de straattaxi's. Feitelijk is de straattaxivergunning de ‘basisvergunning’, en bestaan de drie andere categorieën doordat extra voorwaarden worden opgelegd bovenop de Vlaamse reglementering inzake straattaxi's.

Omdat de basisvergunning geldt voor alle categorieën taxi's, maken we hier opmerkingen over de uiterlijke kenmerken, de bestuurderspas en de ‘toegang tot beroep’.

Uiterlijke kenmerken

Het ontwerpdecreet vermeldt in artikel 17 dat de Vlaamse Regering de exploitatievoorwaarden kan bepalen. Eén van deze voorwaarden betreft “de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid met inbegrip van de milieuvriendelijkheid, de toegankelijkheid en het privégebruik van de voertuigen waarmee de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht”.

De MORA meent dat het nuttig is om voor ‘alle categorieën taxi's gepaste en proportionele regels in te voeren rond uiterlijke kenmerken, in functie van de rol en functie van de verschillende categorieën. De belangrijkste hiervan zijn herkenbaarheid voor handhavingsinstanties, maar vooral veiligheid en herkenbaarheid voor klanten. Het bepalen van duidelijke, uiterlijke kenmerken kan in grote mate bijdragen aan de doelstelling om taxi's een volwaardig deel van het Vlaams vervoersysteem te maken.

De Raad meent daarom dat uiterlijke kenmerken per categorie zo veel mogelijk moeten geüniformeerd worden, maar dat dit tevens leefbaar moet zijn voor alle exploitatievormen. Zo is de categorie van straattaxi erg breed gedefinieerd en zal deze categorie erg diverse exploitatievormen omvatten. Bij het opleggen van uiterlijke kenmerken dient hier rekening mee gehouden te worden om te zorgen dat bepaalde exploitatievormen niet onnodig bemoeilijkt worden door deze uiterlijke kenmerken. Voor ceremonieel vervoer geldt voorgaande niet en kunnen uitzonderingen worden opgenomen in de besluiten.

Bestuurderspas

Artikel 17 van het ontwerpdecreet geeft het recht aan de Vlaamse Regering om de voorwaarden inzake de bestuurderspas te bepalen. De Raad gaat ermee akkoord dat de basisregels over de bestuurderspas op Vlaams niveau worden vastgelegd en dat deze, net als de vergunningen, worden uitgereikt door steden en gemeenten.

De bestuurderspas staat bovendien los van de vier categorieën. Daarom vindt de MORA het nuttig om deze pas voor alle exploitatievormen gelijk te houden om zo flexibiliteit tussen categorieën, maar ook handhaving, zo veel mogelijk te vereenvoudigen.

Toegang tot beroep en examinering exploitanten en bestuurders

Reeds in het advies op de conceptnota ging de MORA in op de gevolgen van de Zesde Staatshervorming, meer specifiek op de bevoegdheid voor 'toegang tot beroep'. De Raad wil herhalen wat hij vermeldde in zijn vorig advies, namelijk dat een gemeenschappelijk normenkader voor de 'toegang tot beroep' een leemte in de huidige wetgeving aanpakt. Dit is een meerwaarde, op voorwaarde dat dit normenkader concreet wordt uitgewerkt.

Wat sommige steden nu al regelen via een eigen reglement moet dus voldoende vervat zijn in het normenkader op Vlaams niveau. Het is voor de MORA logisch dat het testen van de minimale taalkennis en kennis van de wetgeving op Vlaams niveau, en de controle op de overtredingen op het strafblad op gemeentelijk niveau gebeurt.

De MORA vindt dat het ontwerpdecreet te weinig concrete bepalingen bevat rond 'toegang tot beroep'. Dit is een belangrijk gegeven omdat exploitanten en bestuurders voldoende kennis moeten hebben over reglementen om kwaliteitsvolle dienstverlening te kunnen aanbieden.

De Mobiliteitsraad meent dat de sector in overleg met de Vlaamse Regering het best kan bepalen welke concrete vereisten inzake vakbekwaamheid en andere vaardigheden worden gesteld aan exploitanten en bestuurders. Deze concrete bepalingen horen volgens de MORA thuis in de uitvoeringsbesluiten.

1.2 Standplaatstaxi's en de rol van de lokale besturen

Lokale besturen krijgen een belangrijke rol voor de categorie standplaatstaxi's. Gemeenten zullen de standplaatsmachtigingen afleveren en ze kunnen aan de hand van eigen reglementen differentiëren op vlak van minimum- en maximumprijzen, de milieunormen van voertuigen, de vereiste kennis van de lokale omgeving en bezienswaardigheden, ... De Mobiliteitsraad is tevreden met deze bepalingen, die in grote mate overeenkomen met de bemerkingen die hij gaf in het advies op de conceptnota.

Perimeter

Toch kan volgens de MORA de manier waarop deze bepalingen zijn opgenomen in het ontwerpdecreet aanleiding geven tot knelpunten. Zo moet goed nagedacht worden over de controle en handhaving van het systeem van de perimeter. De Raad stelt dat het een uitdaging wordt om de perimeter werkbaar te maken. Er zullen immers steeds plaatsen blijven bestaan waar deze twee categorieën met elkaar in conflict komen.

Volgens de Raad kunnen problemen ontstaan aan de rand van deze perimeters wanneer straattaxi's net op die plaatsen rondrijden om klanten op te pikken. Uit buitenlandse voorbeelden is geweten dat dit kan zorgen voor obstructie van de openbare weg, toegenomen congestie, onveilige situaties voor andere weggebruikers en in het slechtste geval agressie tussen chauffeurs. Het controleren en handhaven van deze perimeter belooft een lastige taak te worden.

Een mogelijke oplossing voor deze problemen is een aanpassing in de categorieën in het decreet, meer specifiek het onderbrengen van taxi's die besteld worden via handopsteking in de categorie standplaatstaxi's. Zo zal het met elkaar in conflict komen van verschillende categorieën op fysieke locaties verminderen, kunnen de lokale besturen een duidelijk prijsbeleid voeren voor een grotere groep voertuigen en kan meer eenvormigheid nagestreefd worden op vlak van uiterlijke kenmerken. Een bijkomend gevolg hiervan is dat de straattaxi's enkel op bestelling werken. Zoals bepaald in de memorie van toelichting zullen ze zich enkel binnen de perimeter mogen begeven in functie van de uitvoering van een bestelling.

Een minder gewenste oplossing is het lokaal vastleggen van de perimeters rond standplaatsen. Nu bepaalt het ontwerpdecreet dat de Vlaamse Regering in de uitvoeringsbesluiten een perimeter vastlegt rond standplaatsen en attractiepolen, waar straattaxi's niet mogen opereren. De MORA meent dat de geografische afbakening tussen standplaats- en straattaxi's kan gebeuren door de lokale besturen. Om te vermijden dat per gemeente een andere perimeter zou gelden en versnippering of willekeur zou plaatsvinden, is het volgens de Raad het beste dat het decreet een duidelijk kader vastlegt waarbinnen lokale besturen deze afbakening kunnen bepalen.

1.3 OV-taxi's

Sinds de conceptnota 'Hervorming Vlaams taxibeleid' in het voorjaar van 2017 is het vervoersconcept basisbereikbaarheid verder uitgewerkt met name in de conceptnota 'stand van zaken basisbereikbaarheid' (27 oktober 2017) en zijn de vier proefprojecten op snelheid gekomen, wat tot uiting komt in de bepalingen over OV-taxi's in het ontwerpdecreet. Volgens de MORA is de OV-taxi een nuttige categorie, maar is dit in grote mate afhankelijk van hoe de koppeling zal gebeuren met het decreet basisbereikbaarheid.

De Mobiliteitsraad meent dat artikel 21 van het ontwerpdecreet eerder een plaats verdient in het decreet basisbereikbaarheid. Dit artikel vermeldt bijvoorbeeld de bevoegdheden van de Mobiliteitscentrale, een orgaan waarvan de specifieke functie nog moet uitgeklaard worden binnen de basisbereikbaarheid. De MORA vreest dat, indien er in de aanloop naar het decreet basisbereikbaarheid nog aanpassingen gebeuren aan de rol van de Mobiliteitscentrale, de bepalingen in het voorliggende ontwerpdecreet ook moeten aangepast worden. Volgens de Raad is dit vanuit een juridisch oogpunt eerder onzorgvuldig.

Daarom stelt de MORA voor om het concept OV-taxi wel degelijk te definiëren in het decreet individueel bezoldigd personenvervoer, inclusief de vermelding dat een in het decreet

basisbereikbaarheid aangewezen actor voorwaarden kan bepalen. Dit moet voor de MORA gebeuren zonder een voorafname te maken van de uitkomsten van de proefprojecten basisbereikbaarheid en de rol van de Mobiliteitscentrale. De centrale zal bovendien een rol vervullen voor alle vervoer op maat, niet enkel voor de OV-taxi's. Hoe taxi's dan specifiek als vervoermiddel worden ingepast in het vervoer op maat, moet uitgeklaard worden door het decreet basisbereikbaarheid.

1.4 Ceremonieel vervoer

De Mobiliteitsraad mist een duidelijke omschrijving van de categorie ceremonieel vervoer. Deze categorie wijkt immers op meerdere manieren af van de andere voorgestelde categorieën.

De Raad pleit om een duidelijke definiëring van deze categorie op te nemen in het decreet, met een duidelijk overzicht van de afwijkende bepalingen die deze categorie kenmerken. Voorbeelden zijn de doelstelling van het verhuur (wat kenmerkt een ceremonie?), de schriftelijke overeenkomst die steeds de basis vormt van de terbeschikkingstelling aan het publiek, de milieukeurmerken van de voertuigen, de uitrusting van de wagens en herkenbaarheid.

2 Klant moet centraal staan

Voor de MORA is het belangrijk dat de klant centraal staat in de hervorming van het individueel bezoldigd personenvervoer. De Raad vertrekt in zijn adviezen steeds vanuit maatschappelijke uitgangspunten, en het centraal stellen van klanten bij dienstverlening is er daar één van.

In het advies op de conceptnota 'Hervorming Vlaams taxibeleid' kwam dit al aan bod: voor de MORA is het belangrijk dat de reiziger centraal staat en ook de sociale, inclusieve opdracht van betaalbaarheid, toegankelijkheid, beschikbaarheid en bescherming als uitgangspunten worden meegenomen in de wetgeving.

Dit hoofdstuk focust op de sociaal-economische impact van de tarieven op de sector en de bescherming van de gebruiker.

2.1 Tarieven

Het ontwerpdecreet gaat verder op het voorstel dat in de conceptnota werd opgenomen, namelijk een vrije tarifiering voor straattaxi's met indien nodig de mogelijkheid om minimumtarieven te voorzien wanneer er marktverstoring optreedt. Voor standplaatstaxi's en OV-taxi's krijgen respectievelijk gemeenten en Mobiliteitscentrales in het ontwerpdecreet de mogelijkheid om eigen regels rond tarifiering vast te leggen.

Voor de Mobiliteitsraad is transparantie over prijzen een essentieel onderdeel van een klantgericht taxibeleid. Het is goed dat het ontwerpdecreet daarom in artikel 19 opneemt dat tarieven steeds op een transparante manier moeten kenbaar gemaakt worden.

De nood aan minimum- en maximumtarieven hangt samen met een eventuele wijziging in de categorisering zoals eerder in dit advies wordt vermeld. Indien het bestellen van een rit via handopsteking wordt ondergebracht in de categorie standplaatstaxi's, behouden gemeenten de mogelijkheid om minimum- en maximumtarieven te bepalen. Straattaxi's, die dan enkel via voorafgaandelijke bestelling (schriftelijke overeenkomst, app, ...) opereren, hebben door het

beginsel van transparantie de verplichting om een correcte indicatie van het eindbedrag te geven bij bestelling door een klant. Zo komt deze niet voor verrassingen te staan.

De memorie van toelichting vermeldt dat de afschaffing van de bestaande generieke maximumnorm van één voertuig per 1000 inwoners, in combinatie met vrije tarifiering, zal zorgen voor een beter evenwicht tussen vraag en aanbod. In zijn advies op de conceptnota erkende de MORA dat meer exploitatievrijheid kan zorgen voor een toename van het aanbod van taxidiensten. Maar indien een toegenomen aanbod niet gepaard gaat met een toegenomen vraag, kan dit problemen veroorzaken voor de taxisector: zowel taxibedrijven met chauffeurs in loondienst als zelfstandige chauffeurs zullen dan door de vrije tarifiering mogelijk moeilijkheden ondervinden om in hun levensonderhoud te voorzien. Gemeenten hebben in deze de mogelijkheid om een eerstelijns controle te behouden over het lokale evenwicht tussen vraag en aanbod van taxivervoer door het afleveren van standplaatsmachtigingen.

Het voorliggende ontwerpdecreet bevat weinig mechanismen om dit risico te vermijden, en vermeldt enkel de mogelijkheid voor de Vlaamse regering om na een evaluatie een minimumtarief in te stellen indien dit nodig wordt geacht. Volgens de Mobiliteitsraad is het cruciaal om in het decreet duidelijke monitoringsmechanismen in te bouwen, niet in het minst wanneer niet wordt gekozen voor het onderbrengen van taxi's via handopsteking in de categorie standplaatstaxi's. Bij een niet optimale monitoring van vrije tarifiering kunnen immers snel heel grote veranderingen optreden op de markt, met een grote impact op de volledige sector.

Het gevaar voor een te lage prijszetting komt ook terug bij 'predatory pricing', het verdringen van concurrerende ondernemingen door een extreem lage prijszetting. De Vlaamse Regering moet maatregelen nemen om te zorgen dat de vrije prijszetting niet gepaard gaat met dit fenomeen. Het risico bestaat dat kleine en middelgrote taxiondernemingen en zelfstandige chauffeurs immers niet kunnen concurreren met de kapitaalkracht die grote spelers in staat stelt om extreem lage prijzen te hanteren.

Naast de mogelijkheid om een minimumtarief in te stellen bij marktverstoring, wordt nergens in het ontwerpdecreet of de memorie melding gemaakt van de mogelijkheid om maximumtarieven in te stellen. Hoewel een zekere flexibiliteit in tarieven, afhankelijk van specifieke tijdstippen, te rechtvaardigen is, zou er ook op toegezien moeten worden dat tarieven niet buitensporig worden opgedreven (bv. in geval van calamiteiten). Zeker in deze gevallen is prijstransparantie naar de klant cruciaal om taxivervoer een volwaardig en betrouwbaar onderdeel van het Vlaams vervoersysteem te maken.

Daarom dringt de MORA aan om via het decreet een systeem te implementeren waarbij in de aanvangsfase een prijsvork wordt vastgesteld met minimum- en maximumtarieven. Deze werkwijze kan een houvast geven aan de Vlaamse Regering om optimaal te monitoren hoe de markt zich ontwikkelt. Na een gunstige evaluatie kan deze prijsvork breder worden, om na verloop van tijd mogelijks volledig te verdwijnen en tot een echte vrije tarifiering te komen. Dit stelt bestaande bedrijven in de gelegenheid om zich te organiseren naar de uitdagingen die de veranderingen in het decreet met zich meebrengen.

2.2 Klachtenbehandeling

Consumentenbescherming is een belangrijk onderdeel van de hervormde taxiregelgeving. De MORA stelt enkele verbeteringen voor.

Zo erkent de Raad dat het oprichten van een centraal klachtenorgaan als tweedelijns klachtenbehandeling een belangrijke stap vooruit is in vergelijking met de huidige situatie. Toch wil hij benadrukken dat de eerstelijns klachtenbehandeling zo mogelijk een nog belangrijkere rol heeft te spelen naar klanten toe.

Het ontwerpdecreet stelt dat exploitanten verantwoordelijk worden voor de eerstelijns klachtenbehandeling. Een eerste probleem dat de MORA hierbij opmerkt is dat het ontwerpdecreet nergens een definitie van exploitant bevat. Gaat het over een bedrijf, een platform, een zelfstandige chauffeur, ...? De MORA is terughoudend over een klachtenmechanisme waarbij chauffeurs gevolg moeten geven aan klachten over zichzelf. Een klachtenbehandeling waar rechter en partij dezelfde persoon zijn, kan volgens de Raad nooit in het belang van de klant zijn.

Daarnaast is de opbouw van de klachtenbehandeling eerder instrumenteel, en gaat deze uit van een optimaal functioneren van elke stap in de voorgestelde procedure. Hier ontstaat het risico dat een klant eerder afziet van zijn of haar klacht in plaats van het volledige traject te doorlopen.

In de huidige regelgeving worden klachten ontvangen door steden en gemeenten. Naargelang de aard van de klacht wordt deze behandeld in samenwerking tussen gemeente, exploitant en chauffeur. De Mobiliteitsraad meent dat deze werkwijze haar verdiensten heeft, aangezien de vergunningverlener op deze manier kennis vergaart over problemen met bijvoorbeeld eenzelfde chauffeur of exploitant.

Bovenstaande opmerkingen indachtig stelt de MORA voor om de eerstelijns klachtenbehandeling te laten verwerken door de vergunningverlener, met name de gemeenten, in samenwerking met exploitanten en indien nodig chauffeurs. Ook bij straattaxi's kan dit: aangezien de exploitant, die zeker betrokken moet worden in de eerstelijns klachtenbehandeling, zijn zetel heeft in de vergunningverlenende gemeente, heeft de vergunningverlener steeds een hefboom om exploitanten te bewegen tot het grondig behandelen van klachten.

Voor de eerstelijns klachtenbehandeling voor OV-taxi's vermeldt het ontwerpdecreet de rol van de Mobiliteitscentrale in het bepalen van de wijze van klachtenbehandeling. Het toekomstige decreet basisbereikbaarheid moet, eerder dan het decreet individueel bezoldigd personenvervoer, duidelijkheid verschaffen over de klachtenbehandeling voor alle vervoer op maat en niet enkel over de OV-taxi. Daarom is het volgens de MORA beter om in het voorliggende ontwerpdecreet te verwijzen naar het decreet basisbereikbaarheid waar deze procedure verder moet uitgewerkt worden.

Het op te richten tweedelijns klachtenorgaan staat of valt met de samenstelling ervan. Volgens de Mobiliteitsraad is het belangrijk om naast de sociale partners ook de vergunningverlenende overheid te betrekken per geschil. Voor OV-taxi's kan in dit geval de vertegenwoordiger worden betrokken die in navolging van het decreet basisbereikbaarheid ook de eerstelijns klachtenbehandeling van het vervoer op maat doet.

3 Nood aan toekomstgericht kader

Eén van de doelstellingen van de nieuwe regelgeving rond individueel bezoldigd personenvervoer is de taxi een volwaardig onderdeel maken van het vervoersysteem. Aangezien het Vlaams vervoersysteem in volle verandering is, is het ontwerpen van toekomstgerichte regelgeving een must.

Een doorgedreven focus op de vergroening van taxivloten, het inschakelen van taxi's in een multimodaal vervoersysteem dat midden in een digitale revolutie zit, en het faciliteren van gedeelde taximobiliteit zijn volgens de MORA cruciaal om de voorliggende regelgeving 'future proof' te maken.

3.1 Duurzaamheid en vergroening

Hoewel de conceptnota geen melding maakte van de vergroening van taxivloten, stelde de MORA in zijn advies dat de hervorming van de taxiregelgeving een uitgelezen moment is om hierop in te zetten. De Raad erkent dat het ontwerpdecreet meerdere mechanismen bevat om taxivloten te verduurzamen en vergroenen, zowel bij standplaats-, OV-, als straattaxi's.

Artikel 7 van het ontwerpdecreet bepaalt dat de jaarlijkse retributie voor basisvergunningen naar beneden kan differentiëren op basis van de parameters emissie en de verhouding tussen batterijcapaciteit en totaal gewicht van het voertuig waarbij de weging en impact van de parameters bepaald wordt door de Vlaamse regering. Daarbovenop vermeldt het ontwerpdecreet dat gemeenten en Mobiliteitscentrales vrij zijn om bijkomende milieukeurmerken te bepalen voor respectievelijk standplaatstaxi's en OV-taxi's.

De MORA erkent het signaal dat de Vlaamse Regering hiermee wil geven. De Raad meent echter dat de bepalingen rond vergroening nog verder kunnen gaan en dat alle taxivoertuigen moeten voldoen aan ambitieuze doelstellingen inzake milieukeurmerken, ook straattaxi's waarvan de keurmerken bepaald worden op Vlaams niveau. De ambitie en de incentives moeten daarom uitgebreider zijn dan momenteel in het ontwerpdecreet is opgenomen.

Een voor de MORA logische toevoeging aan het ontwerpdecreet is een verplichting om te voldoen aan de geldende normen van milieuzones vanaf de inwerkingtreding van het decreet. De vergunning geldt voor het volledige gewest, bijgevolg moet een (straat)taxi overal kunnen rijden, ook in gebieden waar lage-emissiezones zijn ingevoerd. Specifieke bepalingen rond voertuignormering, uitstootplafonds, ... moeten volgens de Raad eerder een plaats krijgen binnen het uitvoeringsbesluit, zodat eventuele veranderingen inzake milieukeurmerken van beschikbare voertuigen tot een snelle aanpassing van de regelgeving kunnen leiden.

Ook binnen gerelateerde domeinen wordt gewerkt rond vergroening van vloten, waaronder taxi's. Binnen het actieplan 'Clean Power for Transport' wordt reeds in verschillende projecten gezocht naar mogelijkheden om Vlaamse taxivloten te vergroenen en dit met steun van de Vlaamse overheid. In het MORA-advies op de conceptnota 'Clean Power for Transport' van 26 oktober 2015 wees de Raad reeds op de mogelijkheden van dit actieplan om nichesectoren te helpen in hun traject richting vergroening.

Een gerichte ondersteuning van projecten en meer specifiek de taxisector blijft dus belangrijk. Volgens de MORA is overleg met de sector hierbij onontbeerlijk, zodat de betrokkenen tijd hebben om in te spelen op deze evolutie en er zo een economische rendabel verhaal van kunnen maken.

3.2 Multimodaal vervoer

Het voorliggend ontwerpdecreet blijft oppervlakkig over de manier waarop taxivervoer kan ingeschakeld worden in het bredere Vlaamse vervoersysteem. Ook over de mogelijke

inschakeling in geïntegreerde mobiliteitsdiensten zoals Mobility as a Service (MaaS) wordt niets vermeld in het ontwerpdecreet of de memorie van toelichting.

Op grond van artikel 27 kan de Vlaamse Regering bepalen welke gegevens gemeenten en exploitanten moeten meedelen over de exploitatie. Hierbij moet uiteraard vermeden worden dat gegevens die reeds beschikbaar zijn (bijvoorbeeld in de Centaurusdatabank) een tweede maal opgevraagd worden. Afhankelijk van de gevraagde gegevens kunnen diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer en geregeld vervoer in zekere mate op elkaar afgestemd worden. Daarnaast kan ook aan de sector zelf gevraagd worden om een aantal gegevens mee te delen met het oog op het stimuleren van combimobiliteit.

Voor de Mobiliteitsraad is dit een begin, maar is het nut van dit artikel zeer sterk afhankelijk van welke data de sector en de gemeenten moeten meedelen, wat in het uitvoeringsbesluit zal bepaald worden.

In het advies op de conceptnota 'Hervorming Vlaams taxibeleid' benadrukte de MORA dat het huidige taxisysteem eerder rigide is en weinig aangepast aan piek- en dalmomenten in de vraag naar taxivervoer. Volgens de MORA kan een datagerichte benadering soelaas bieden, niet in het minst voor de inschakeling in een multimodaal vervoersysteem. Een constante monitoring van vraag en aanbod aan de hand van data die door de betrokken vervoersdiensten en lokale besturen worden aangeleverd, kan ertoe bijdragen dat op lokaal of regionaal vlak een optimum tussen vraag en aanbod ontstaat, en dat combimobiliteit versterkt wordt.

De Mobiliteitsraad meent dat het bij het uitvoeren van een toekomstgerichte benadering van taxivervoer en combimobiliteit, het cruciaal is dat het decreet en de besluiten duidelijkere bepalingen bevatten met betrekking tot de coördinatie rond MaaS en het multimodaal vervoersysteem. De Mobiliteitsraad kreeg bovendien bevestiging dat de taxisector bereid is om mee te werken aan de integratie met andere modi, routeplanners en reservatie- en betalingstools, via een systeem van open API's.

3.3 Collectief taxivervoer

Volgens de MORA zet het ontwerpdecreet een stap vooruit op vlak van het uitvoeren van collectieve ritten door diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer. Het ontwerpdecreet legt immers vast dat verschillende plaatsen per voertuig apart ter beschikking worden gesteld, waarmee de wetgeving beantwoordt aan de mogelijkheden die momenteel al bestaan, onder meer via het gebruik van apps.

Het ontwerpdecreet laat de vrije keuze aan de exploitant om collectief taxivervoer aan te bieden, wat beantwoordt aan de vraag van de sector. De Raad meent dat het bestaan van collectief taxivervoer tevens gebaat is bij het breder bekendmaken van het bestaan van deze mogelijkheid.

4 Gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening

De conceptnota 'Hervorming Vlaams taxibeleid' schoof 'een gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening' naar voor als één van de fundamentele pijlers van de hervorming van het individueel bezoldigd personenvervoer. Ook de memorie van toelichting bij het ontwerpdecreet herhaalt dat dit één van de uitgangspunten van de hervorming is.

In zijn advies op de conceptnota bevestigde de MORA het belang van dit principe en hij wil ook in dit advies dit principe onderbouwen. Belangrijke elementen hiervoor zijn een correcte controle en handhaving van de regelgeving, een goed functionerende databank als instrument voor controle en communicatie tussen actoren, de responsabilisering van digitale en niet-digitale vervoersplatformen, en voldoende aandacht voor economische, sociale en arbeidsmarkteffecten van de voorgestelde hervorming.

4.1 Handhaving

Het ontwerpdecreet gaat zeer uitgebreid in op de mogelijke overtredingen op en de handhaving van de voorgestelde regelgeving. Belangrijke handhavingsmechanismen die worden voorgesteld zijn onder meer een onmiddellijke inning van boetes en de inbeslagname van voertuigen. Volgens de Mobiliteitsraad zijn deze bepalingen uitgebreid en duidelijk genoeg om seponering van procedures en straffeloosheid tegen te gaan.

Het ontwerpdecreet voorziet mogelijkheden om personen aan te duiden die toezicht houden op het naleven van de bepalingen uit het decreet en de uitvoeringsbesluiten. De MORA onderlijnt de noodzaak om hier voldoende personeel voor vrij te maken. Die mogelijkheid bestond in de huidige taxiregelgeving immers ook al, maar is dode letter gebleven.

Volgens de MORA zijn een aantal handhavingsmechanismen onvoldoende of niet uitgewerkt in het ontwerpdecreet. Een eerste voorbeeld is de mogelijkheid om rechtstreeks in te grijpen bij specifieke chauffeurs indien dit nodig is, bijvoorbeeld door het intrekken van de bestuurderspas. De MORA wil dat het intrekken van de bestuurderspas expliciet wordt uitgewerkt in het decreet. Zo wordt een exploitant niet gestraft voor het misdragen van een chauffeur.

De MORA is het niet eens met de voorgestelde beroepsprocedure. Het is cruciaal dat een beroepsprocedure snel kan afgehandeld worden, aangezien de maximumtermijn voor intrekking of schorsing van vergunningen een aanzienlijk effect kan hebben op exploitanten of chauffeurs. Bovendien is het ontwerpdecreet niet duidelijk welke termijn gehanteerd wordt voor beroepsprocedures: 3 maanden of 60 dagen.

De gemeente reikt de vergunning en de bestuurderspas uit. Een procedure tot weigering, schorsing of intrekking ervan geldt best voor heel Vlaanderen, zodat ze voor alle categorieën taxi's en ongeacht waar de vergunning werd uitgereikt, dezelfde is. Maar de toepassing ervan ligt best bij de gemeenten.

Ook de bepaling dat bij gebrek aan beroepsbeslissing, de intrekking of schorsing automatisch en ongemotiveerd opgeheven wordt, kan niet op goedkeuring van de MORA rekenen. Het decreet hoort te vermelden dat het standaardgevolg van een niet uitgevoerde beroepsprocedure een bevestiging of goedkeuring van de eerdere sanctie is. Dergelijke werkwijze moet vermijden dat gefundeerde procedures en sancties van lokale besturen worden tenietgedaan door vertragingen in de beroepsprocedure.

Gezien de meerwaarde van voorkennis in bepaalde dossiers, en de veranderende rol van de provincies, dringt de MORA aan dat in het decreet een beroepsorganisatie wordt opgericht die dergelijke beroepen onafhankelijk, snel en adequaat kan afronden. De Raad acht het belangrijk dat de beroepsprocedure plaatsvindt op Vlaams niveau, binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Net zoals bij andere onderdelen van het taxibeleid is de verdeling van middelen voor controle en handhaving gebaat bij een goede monitoring. De Raad vindt het nuttig om te monitoren waar vergunningen afgeleverd worden en vergunde wagens opereren, om zo tot een optimaal evenwicht op vlak van controle en handhaving te komen.

4.2 Databank

Volgens de Raad zet het Vlaams taxibeleid een stap vooruit door de uitbreiding van de Centaurusdatabank die dient als werkinstrument en communicatiekanaal tussen verschillende actoren. Dit instrument opent mogelijkheden voor gerichte controles, administratieve vereenvoudiging en een betere communicatie. Daarom adviseert de MORA om artikel 26 stringenter te formuleren. Momenteel geeft het ontwerpdecreet niet duidelijk weer of het over een absolute verplichting gaat, terwijl correcte informatie-uitwisseling uitermate belangrijk is.

De Mobiliteitsraad kan akkoord gaan met de beslissing om de specifieke toegang van bepaalde actoren tot bepaalde gegevens uit te klaren in de uitvoeringsbesluiten. De Raad stelt tevens voor om ook platformen toegang te verschaffen tot de databank, zodat zij niet abusievelijk chauffeurs zonder vergunning of chauffeurs met veroordelingen inschakelen. Anderzijds kan een gecontroleerde toegang tot de databank voor platformen helpen bij het ter beschikking stellen van de nodige gegevens voor fiscale en sociale inspectiediensten.

Ook de mogelijkheden om de gegevens van de boordcomputers van taxi's te koppelen aan de gegevens in de databank moet verder onderzocht worden. Een koppeling tussen boordcomputers, eventueel met leesmogelijkheid voor chauffeurspas, en de gegevens en statistieken in de Centaurusdatabank, kan zowel handhavings- en inspectiediensten als chauffeurs en exploitanten toegang geven tot nuttige informatie.

Voor de MORA is het principe van gegevensuitwisseling belangrijker dan het technologisch instrument dat deze uitwisseling moet garanderen. De MORA dringt er op aan dat het decreet maximaal rekening houdt met de snelle technologische evoluties. Opdat de databank kwaliteitsvol kan gebruikt worden, is de gebruiksvriendelijkheid evenwel cruciaal, zowel voor het inbrengen van de gegevens als het raadplegen ervan.

4.3 Platformen en tussenpersonen

Zowel het ontwerpdecreet als de memorie van toelichting geven duidelijk aan dat de nieuwe regelgeving ook nieuwe, innovatieve vervoerconcepten wil vatten. Digitale en niet-digitale vervoersplatformen die taxivervoer faciliteren zonder zelf exploitant te zijn moeten volgens de MORA eveneens gevat worden door de voorliggende regelgeving.

In zijn advies op de conceptnota vroeg de Raad een garantie dat wanneer een chauffeur zijn diensten aanbiedt, inspectiediensten op een efficiënte manier controles moeten kunnen uitoefenen op de door de chauffeurs gerealiseerde omzet en winst, het respecteren van de arbeidsvoorwaarden, ... Om dit te realiseren zijn volgens de MORA een aantal aanpassingen nodig aan het ontwerpdecreet.

De memorie van toelichting neemt de bevindingen van het Europees Hof van Justitie over die duidelijk bepalen dat digitale platformen als Uber behoren tot de vervoerssector. De MORA meent dat de zelfstandige chauffeurs die in opdracht van zulke platformen rijden voldoende gevat

worden door de voorliggende regelgeving. Voor de (digitale) platformen zelf is dit minder het geval.

Het ontwerpdecreet ontbeert een duidelijke definitie van platformen of tussenpersonen, waardoor regelgeving daaromtrent moeilijker wordt. Daarnaast vindt de MORA dat platformen, zowel digitale als traditionele dispatch centers, ook moeten gevat worden door de voorliggende regelgeving aangezien zij in belangrijke mate betrokken zijn bij de activiteiten van chauffeurs (in loondienst en zelfstandigen) zoals het afhandelen van betalingen, het regelen van administratie, het berekenen van ritprijzen, ...

Ook eventuele klachtenprocedures rond tarieven zijn in wezen de verantwoordelijkheid van de platformen die deze tarieven instellen. Vertrekkend van het beginsel 'gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening', moeten daarom voor de MORA een aantal bepalingen worden opgenomen in het decreet:

- Platformen en tussenpersonen moeten hun medewerking verlenen wanneer de overheid fraude of problemen vermoedt.
- Platformen moeten hun verantwoordelijkheid nemen bij het afhandelen van klachten (bv. met betrekking tot de ritprijs, verloren voorwerpen...)
- Platformen en tussenpersonen moeten geaggregeerde data van ritten bezorgen aan de overheid. Dit om de privacy te bewaren, maar wel nuttige mobiliteitsgegevens te verkrijgen.

4.4 Economische, sociale en arbeidsmarkteffecten

Het MORA-advies op de conceptnota 'Hervorming Vlaamse taxiregelgeving' vroeg reeds aandacht voor de economische, sociale en arbeidsmarkteffecten van de voorgestelde regelgeving. Ook nu wil de MORA vragen om de arbeids- en verloningsvoorwaarden van de chauffeurs te beschermen en dit te bespreken op de geëigende fora. De hervorming van de taxisector mag immers niet als gevolg hebben dat de jobs van chauffeurs, de daaraan verbonden rechten en het bestaan van bedrijven op het spel staan.

Zoals eerder in het advies vermeld kunnen er mogelijk problemen voor de sector ontstaan indien de verwachte toename van het aanbod niet gepaard gaat met een toegenomen vraag. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot moeilijkheden voor het uitbetalen van een correct loon voor chauffeurs in loondienst. Indien de nieuwe regelgeving leidt tot een sterke toename van chauffeurs kan dit tevens leiden tot prijsdalingen, verminderde veiligheid, kwaliteitsverlies en slechte arbeidsomstandigheden.

Het mechanisme dat eerder in dit advies wordt voorgesteld (zie punt 2.1 Tarieven), kan er volgens de MORA voor zorgen dat deze scenario's geen werkelijkheid worden. De MORA vraagt ook hier bijzondere aandacht voor het nauwgezet monitoren van de eerder vermelde risico's om een aantal sociale, economische en arbeidsmarkteffecten tegen te gaan, en dit zowel in het belang van chauffeurs en exploitanten, als in het belang van de klant.

5 Luchthaven en regelgeving andere gewesten

Volgens de bepalingen in het ontwerpdecreet kan de Vlaamse Regering in de uitvoeringsbesluiten regels definiëren die het mogelijk maken om elders verleende vergunningen (andere gewesten en landen) onder voorwaarden te laten gelden in het Vlaams gewest. Het is

momenteel niet duidelijk of de regelgeving deze mogelijkheid daadwerkelijk zal bevatten, hoe dit eventueel kan gecontroleerd en gehandhaafd worden en hoe ver de bevoegdheden van het klachtenorgaan en de wettelijkheid van de sancties reiken in dit geval.

Naast de aanpassingen aan het Vlaamse beleid rond individueel bezoldigd personenvervoer zijn er belangrijke veranderingen op til in het Brussels taxibeleid. Het is nuttig om te kijken welke gevolgen dit kan hebben voor het grote aandeel Vlaams taxivervoer van en naar Brussel Nationaal Luchthaven. De Raad meent immers dat de voorliggende regelgeving een vlotte en gegarandeerde combimobiliteit van en naar Brussel moet garanderen. Taxivervoer is voor de Raad een essentieel onderdeel van deze combimobiliteit.

De MORA roept de Vlaamse Regering op om de inefficiënties inzake mobiliteit die momenteel bestaan in het taxivervoer van en naar de luchthaven, tegen te gaan. In het ontwerpdecreet en de begeleidende documenten vindt de MORA geen aanwijzingen hoe deze problematiek zal worden aangepakt. Daarom vraagt de Raad om, voor de inwerkingtreding van dit decreet, samen met de bevoegde minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een oplossing voor te stellen voor het luchthavenvervoer per taxi.

VOORONTWERP VAN DECREET
van 13 juli 2018



Voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° bestuurder: elke natuurlijke persoon die een voertuig bestuurt waarmee diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht;
- 2° bestuurderspas: de pas uitgereikt overeenkomstig artikel 18, §1;
- 3° bevoegde college: het college van burgemeester en schepenen van de gemeente die bevoegd is om de vergunning af te geven, vermeld in artikel 5, §2;
- 4° bezoldigd personenvervoer: het vervoer van personen waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de vervoersonkosten;
- 5° diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer: de diensten voor bezoldigd personenvervoer met voertuigen met een bestuurder die aan al 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, waarbij de volgende categorieën van terbeschikkingstelling worden onderscheiden:

- 1) straattaxi: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek op de openbare weg, vermeld in artikel 1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats waarover de exploitant beschikt;
- 2) standplaatstaxi: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek op een standplaats op de openbare weg die voorbehouden is voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer;
- 3) ceremonieel vervoer: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek voor ceremonies op basis van een schriftelijke overeenkomst;
- 4) OV-taxi: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek via de Mobiliteitscentrale;
- c) de terbeschikkingstelling kan betrekking hebben op het voertuig of op elk van de plaatsen ervan;
- d) de bestemming wordt door de klant of door de vervoerde persoon bepaald;
- e) de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verstrekt voor het openbaar nut, met uitzondering van ceremonieel vervoer;
- 6° exploitant: elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteert;
- 7° exploitatiezetel: elke vestiging met enige standvastigheid van waaruit diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden georganiseerd en van waaruit de opdrachten en instructies worden gegeven;
- 8° machtiging: de machtiging voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer vanaf een standplaats op de openbare weg die daarvoor voorbehouden is, vermeld in artikel 11, §1;
- 9° mobiliteitscentrale: een orgaan dat informatie verzamelt en verschaft over openbaarvervoersdiensten, vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseert en desgevallend doorverwijst, vervoeraanvragen voor ritten verzamelt, plant en vervolgens uitzet bij één of meer vervoerders; ritprijzen factureert en klachten van gebruikers behandelt;
- 10° tussenpersoon: elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die op eender welke wijze tegen betaling bemiddelt bij het aanbieden van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer op de markt, promotie maakt voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer op de markt of diensten aanbiedt via dewelke exploitanten en kandidaat-klanten rechtstreeks met elkaar in contact kunnen treden;
- 11° vergunning: de vergunning voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer, vermeld in artikel 5, §1;
- 12° verordening (EU) 2016/679: verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).

Art. 3. De Vlaamse Regering stelt de vervoersonkosten, vermeld in artikel 2, 4^o vast.

Art. 4. Dit decreet is niet van toepassing op diensten voor niet-dringend liggend ziekenvervoer.

Hoofdstuk 2. Diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer

Afdeling 1. Vergunning

Art. 5. §1. Zonder vergunning mag niemand een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteren 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.

§2. De vergunning wordt afgegeven door de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder zijn exploitatiezetel heeft en is geldig op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Per exploitant kan de gemeente, vermeld in het eerste lid, maar één vergunning afgeven.

§3. De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen waaronder een vergunning die is afgegeven door een ander Gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Art. 6. §1. De vergunning wordt afgegeven door het bevoegde college.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waarbinnen het bevoegde college de vergunning kan afgeven.

§2. De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze is afgegeven en, in voorkomend geval, het aantal reservevoertuigen waarover de exploitant mag beschikken.

De Vlaamse Regering legt de vorm van de vergunning vast, alsook de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

§3. De houder van een vergunning kan het bevoegde college altijd verzoeken het aantal voertuigen dat het voorwerp uitmaakt van zijn vergunning, te verhogen of te verlagen.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure en de voorwaarden voor de beslissingen van het bevoegde college die worden genomen met toepassing van het eerste lid.

Art. 7. §1. De vergunningen die uitgereikt worden voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer geven in de gemeente waar de exploitatiezetel is gevestigd aanleiding tot een jaarlijkse gemeenteretributie ten laste van de natuurlijke persoon of rechtspersoon die houder is van de vergunning.

§2. Het basisbedrag van de retributie voor vergunningen bedraagt 350 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig. Dit basisbedrag kan differentiëren naar beneden tot minimaal 250 euro op basis van de parameters emissie en de verhouding tussen batterijcapaciteit en totaal gewicht van het voertuig waarbij de weging en impact van de parameters bepaald wordt door de Vlaamse Regering.

§3. De retributie, vermeld in paragraaf 2, is verschuldigd voor het hele jaar, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning wordt afgegeven. De vergunninghouder is de eerste jaarlijkse retributie verschuldigd op het ogenblik van de afgifte van de vergunning en nadien telkens op 1 januari van het kalenderjaar.

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

§ 4. Het bedrag vermeld in paragraaf 2 wordt 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 van het jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit decreet.

Art. 8. §1. De vergunning is vijf jaar geldig.

§2. De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

Na een voorafgaande toelating van het bevoegde college mag de echtgeno(o)t(e) of de duurzaam samenwonende partner of mogen bloed- of aanverwanten tot de tweede graad bij overlijden of permanente arbeidsongeschiktheid van de vergunninghouder, onder dezelfde voorwaarden de exploitatie van de dienst voortzetten tot het einde van de in de vergunning gestelde termijn.

Art. 9. Bij beslissing van het bevoegde college kan de vergunning ingetrokken worden of voor een bepaalde duur geschorst worden.

De Vlaamse Regering bepaalt de redenen en de procedure voor de intrekking of schorsing van de vergunning.

Art. 10. Tegen de op basis van deze afdeling genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen over de intrekking of de schorsing van een vergunning, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing binnen drie maanden na de indiening van de aanvraag, kan beroep ingesteld worden bij de door de Vlaamse Regering aangewezen beroepsinstantie, die bij beslissing uitspraak doet binnen drie maanden na de ontvangst van het beroepschrift. Bij gebrek aan beslissing met betrekking tot het beroepschrift binnen drie maanden na ontvangst ervan,

wordt de weigering, de intrekking of schorsing van de vergunning geacht te worden bevestigd.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor het indienen van het beroep.

Afdeling 2. Machtiging

Art. 11. §1. Niemand mag een standplaatstaxi stationeren op een daartoe voorbehouden standplaats op de openbare weg op het grondgebied van een gemeente in het Vlaamse Gewest, zonder machtiging van die gemeente.

Alleen de houders van een vergunning kunnen een machtiging aanvragen.

§2. De machtiging wordt afgegeven door de gemeente en is geldig voor eender welke standplaats op haar grondgebied.

De gemeente legt de wijze van afgifte, de vorm en de voorwaarden van de machtigingen vast in een gemeentelijk reglement.

Art. 12. §1. De gemeente kan het aantal machtigingen voor standplaatsen op de openbare weg op haar grondgebied beperken.

De wegbeheerder zorgt voor voldoende en geschikte standplaatsen op de gemeente- en gewestwegen, in verhouding tot het aantal machtigingen die uitgereikt zijn aan voertuigen die mogen gebruikmaken van standplaatsen op de openbare weg.

Als de wegbeheerder op de openbare weg in een bepaalde gemeente standplaatsen creëert, wijzigt of afschaft, overlegt hij daarover voorafgaand met de exploitanten die een machtiging hebben van de gemeente in kwestie.

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

De gemeente neemt de nodige maatregelen om de beschikbaarheid van de standplaatsen te garanderen.

Art. 13. De machtigingen die conform deze afdeling worden afgegeven, kunnen aanleiding geven tot een jaarlijkse retributie ten behoeve van de gemeente of een jaarlijkse gemeentebelasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon die houder is van de machtiging.

De gemeente bepaalt het bedrag van de jaarlijkse retributie of van de jaarlijkse gemeentebelasting, vermeld in het eerste lid.

Art. 14. §1. De gemeente bepaalt de duur van de machtiging en de overdraagbaarheid ervan.

De machtiging is persoonlijk.

§2. De duur van de machtiging kan de duur van de vergunning niet overstijgen.

De intrekking, schorsing of stopzetting van de vergunning heeft de intrekking, schorsing of stopzetting van de machtiging tot gevolg.

Art. 15. De gemeente bepaalt de gevallen waarin de machtiging kan worden ingetrokken of geschorst, alsook de procedure ervan.

Art. 16. De gemeente bepaalt of en op welke wijze tegen de op basis van deze afdeling genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen over de intrekking of de schorsing beroep kan worden ingesteld.

Afdeling 3. Bestuurderspas

Art. 17. Elke bestuurder die diensten van individueel bezoldigd personenvervoer aanbiedt, dient in het bezit te zijn van een bestuurderspas.

De bestuurderspas wordt afgeleverd tegen de betaling van een retributie en heeft een geldigheidsduur van vijf jaar.

De bestuurderspas is persoonlijk en onoverdraagbaar.

Art. 18. §1. De bestuurderspas wordt afgegeven door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente waar de aanvrager gedomicilieerd is en is geldig voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Aanvragers die niet gedomicilieerd zijn in het Vlaamse Gewest, wenden zich tot een Vlaamse gemeente naar keuze.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waarbinnen het college vermeld in paragraaf 1 de bestuurderspas kan afgeven met inbegrip van de hoogte van de verschuldigde retributie, de vorm en de wijze van afgifte van de bestuurderspas.

Art. 19. Bij beslissing van het college vermeld in artikel 18, §1 kan een bestuurderspas ingetrokken worden of voor een bepaalde duur geschorst worden.

De Vlaamse Regering bepaalt de redenen en de procedure voor de intrekking of schorsing van de bestuurderspas.

Art. 20. Tegen de op basis van deze afdeling genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen over de intrekking of de schorsing van een bestuurderspas, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing binnen drie maanden na de indiening van de aanvraag, kan beroep ingesteld worden bij de door de Vlaamse Regering aangewezen beroepsinstantie, die bij beslissing uitspraak doet binnen drie maanden na de ontvangst van het beroepschrift. Bij gebrek aan beslissing met betrekking tot het beroepschrift binnen drie maanden na ontvangst ervan, wordt de weigering, de intrekking of schorsing van de bestuurderspas geacht te worden bevestigd.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor het indienen van het beroep.

Afdeling 4. Exploitatie

Art. 21. §1. De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door de gemeente van de voorwaarden voor het exploiteren van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer.

Als de vergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, moet de statutaire instelling van de rechtspersoon die belast is met het dagelijks beheer, voldoen aan de voorwaarden die gelden voor een natuurlijke persoon om houder te worden van de vergunning, en dat gedurende de hele duur van de exploitatie.

§2. De Vlaamse Regering kan de exploitatievoorwaarden, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, bepalen. Die exploitatievoorwaarden kunnen verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi, en ze hebben betrekking op:

- 1° de vereisten en verplichtingen over de zedelijkheid, de beroepsbekwaamheid en de solvabiliteit van de exploitanten van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer;
- 2° de vereisten en verplichtingen over de zedelijkheid en de beroepsbekwaamheid van de bestuurders van een voertuig waarmee het vervoer wordt verricht;
- 3° de vereisten voor de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid met inbegrip van de milieuvriendelijkheid, de toegankelijkheid en het privégebruik van de voertuigen waarmee de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht;
- 4° de wijze waarop wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de regels die worden bepaald krachtens punt 1° tot en met 3°;
- 5° de gegevens van de dienst en de ritten en de daaraan te stellen vereisten;
- 6° de aanwezigheid, het gebruik, de keuring en de installatie van apparatuur en voorzieningen ter registratie van ritten, tarieven en arbeids- en rusttijden;
- 7° de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen en de daaraan te stellen vereisten;
- 8° de administratie die de exploitant voert voor een doelmatige controle op de naleving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan;

§3. De Vlaamse Regering bepaalt de afstandsperimeter rondom standplaatsen of belangrijke attractiepolen en de wijze waarop die gerespecteerd dient te worden.

Art. 22. §1. De vergunning wordt alleen afgegeven aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die eigenaar is van het voertuig of de voertuigen, of erover beschikt door een contract van aankoop op afbetaling, van huurfinanciering of van huurkoop.

§2. De exploitanten mogen ertoe gemachtigd worden door de vergunningverlenende gemeente om voor de exploitatie van hun diensten over reservevoertuigen te beschikken waarvan ze eigenaar zijn of waarover ze beschikken door een contract van verkoop op afbetaling, van huurfinanciering of van huurkoop.

De reservevoertuigen moeten ten minste uitgerust zijn om een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer te verzekeren onder dezelfde voorwaarden als het voertuig dat tijdelijk niet beschikbaar is.

§3. Het is de exploitant verboden om het voertuig of het reservevoertuig te verhuren, onder welke vorm dan ook, aan een persoon die het voertuig of het reservevoertuig zelf bestuurt of laat besturen.

§4. De vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is door een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal, kan, in afwijking van paragraaf 1, op zijn verzoek, toegelaten worden zijn dienst te verrichten met een vervangingsvoertuig dat hij niet in eigendom heeft en waarvoor hij evenmin een contract van aankoop op afbetaling of een contract van huurfinanciering of van huurkoop kan voorleggen.

De Vlaamse Regering bepaalt de vereisten waaraan het vervangingsvoertuig moet voldoen, de procedure voor de aanvraag en de maximale periode dat het vervangingsvoertuig mag worden ingezet.

Art. 23. §1. De tarieven moeten op een transparante manier kenbaar worden gemaakt aan de kandidaat-klant voorafgaand aan aanvragen of het bestellen van de rit.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden voor die transparantie. Die voorwaarden kunnen verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi. Die voorwaarden hebben betrekking op:

- 1° de affichering van de tarieven;
- 2° de wijze waarop het tarief is opgebouwd;
- 3° de verplichting om de tariefopbouw toe te passen;
- 4° de verplichting om voorafgaand aan de rit of de bestelling een prijsindicatie van het eindbedrag mee te delen.

§2. De Vlaamse Regering kan minimum- en maximumtarieven vastleggen voor de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer, die kan verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi.

Art. 24. De gemeente die de machtiging afgeeft, kan voor standplaatstaxi's, naast de voorwaarden vermeld in deze afdeling, bijkomende voorwaarden opleggen voor:

- 1° de vereisten en verplichtingen voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurders van een voertuig waarmee het vervoer wordt verricht;
- 2° de vereisten voor de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid met inbegrip van de milieuvriendelijkheid, de toegankelijkheid en het privégebruik van de voertuigen waarmee de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht;
- 3° de wijze waarop wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de regels die worden bepaald krachtens punt 1° en 2°;
- 4° de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen en de daaraan te stellen vereisten;
- 5° de minimale beschikbaarheid van de diensten voor het publiek;
- 6° de gegevens van de dienst en de ritten en de daaraan te stellen vereisten;

- 7° de tarieven die worden gehanteerd door de exploitant en de betaalmethode.

Art. 25. De Mobiliteitscentrale kan voor OV-taxi's, naast de voorwaarden, vermeld in deze afdeling, bijkomende voorwaarden toepassen ten aanzien van:

- 1° de vereisten en verplichtingen voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurders van een voertuig waarmee het vervoer wordt verricht;
- 2° de vereisten voor de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid met inbegrip van de milieuvriendelijkheid en de toegankelijkheid en over het privégebruik van de voertuigen waarmee de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht;
- 3° de wijze waarop wordt aangetoond dat voldaan wordt aan de regels die worden bepaald met toepassing van punt 1° en 2°;
- 4° de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen en de daaraan te stellen vereisten;
- 5° de minimale beschikbaarheid van de diensten voor het publiek;
- 6° de snelheid en de kwaliteit van de uitvoering van de diensten;
- 7° de gegevens van de dienst en de ritten en de daaraan te stellen vereisten;
- 8° de tarieven die worden gehanteerd door de exploitant, de affichering ervan en de betaalmethode.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de werking van de Mobiliteitscentrale.

Art. 26. De Vlaamse Regering bepaalt het model van de schriftelijke overeenkomst, vermeld in artikel 2, 5°, b), 3).

Afdeling 5. Klachtenbehandeling

Art. 27. De exploitant brengt de klanten of vervoerde personen op de hoogte van de wijze waarop klachten over het verrichten van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden behandeld.

De Vlaamse Regering legt de regels vast voor de kennisgeving, vermeld in het eerste lid, die kunnen verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi.

Art. 28. §1. Met behoud van de mogelijkheid om klacht in te dienen bij de politie en de personen, vermeld in artikel 33, die de Vlaamse Regering aanwijst of bij de vergunningverlenende gemeente, dan wel bij machtigingverlenende gemeente, kan een klant of een vervoerde persoon die klachten heeft over de exploitant, de bestuurder, de tussenpersoon, het vervoer of de dienstverlening een verzoek tot behandeling van de klacht indienen bij het klachtenorgaan. Hij richt daarvoor een klacht aan het secretariaat van het klachtenorgaan, met een beschrijving van de feiten en een motivering.

De Vlaamse Regering bepaalt de samenstelling en de werking van het klachtenorgaan.

Er kan alleen een klacht worden ingediend bij het klachtenorgaan als de klacht eerst is voorgelegd aan de vergunningverlenende gemeente, dan wel de

machtigingverlenende gemeente en zonder genoegdoening voor de klant of de vervoerde persoon is behandeld.

Als de vergunningverlenende gemeente, dan wel de machtigingverlenende gemeente de klacht niet binnen dertig dagen na indiening ervan heeft behandeld, wordt de klacht geacht zonder genoegdoening voor de klant of de vervoerde persoon te zijn behandeld.

§2. Het klachtenorgaan bespreekt de klacht en geeft, als dat nodig is, formele aanbevelingen om verdere klachten in de toekomst te voorkomen. De aanbevelingen worden schriftelijk aan de betrokken exploitant, aan de gemeente die de vergunning heeft afgegeven, en in voorkomend geval aan de gemeente die de machtiging heeft afgegeven, bezorgd.

Het klachtenorgaan brengt de klant of de vervoerde persoon op de hoogte van de aanbevelingen die zijn gegeven naar aanleiding van zijn klacht.

Het klachtenorgaan verwijst, in voorkomend geval, een klacht door naar de politie.

Art. 29. In afwijking van artikel 27 en 28 bepaalt de Mobiliteitscentrale de wijze van klachtenbehandeling voor de OV-taxi's.

Afdeling 6. Gegevens

Art. 30. §1. Er wordt een gegevensbank ter beschikking gesteld die de volgende gegevens over de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer kan bevatten:

- 1° alle informatie over de uitgereikte vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen, alsook de gegevens van de aan de vergunning en machtiging verbonden voertuigen;
- 2° de geweigerde vergunnings- en machtigingsaanvragen en de geweigerde bestuurderspassen, alsook de reden van weigering, waaronder maar niet beperkt tot strafrechtelijke veroordelingen en medische ongeschiktheid als vermeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;
- 3° de geschorste vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen, de duur van de schorsing en de reden ervan, waaronder maar niet beperkt tot strafrechtelijke veroordelingen en medische ongeschiktheid als vermeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;
- 4° de ingetrokken vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen, de datum waarop de beslissing tot intrekking is genomen en de reden ervan, waaronder maar niet beperkt tot strafrechtelijke veroordelingen en medische ongeschiktheid als vermeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;
- 5° de beroepen tegen de schorsingen en de intrekkingen, alsook de beslissingen die genomen zijn over die beroepen.

§2. De gegevens worden verzameld en verwerkt om:

- 1° het administratief beheer van het vergunningensysteem door de Vlaamse steden en gemeenten te vergemakkelijken;
- 2° de controle te verhogen door een betere communicatie tussen lokale besturen en de bevoegde Vlaamse en federale diensten en tussen de lokale besturen onderling.

§3. De gemeenten voeren de nodige gegevens in de gegevensbank in. Ze kwalificeren als een verwerker als vermeld in verordening (EU) 2016/679, en voldoen aan de verplichtingen die in dat verband op haar rusten.

De Vlaamse Regering bepaalt tot welke gegevens uit de gegevensbank de gemeenten, de exploitanten, de beroepsinstantie, de politie en de overheidsdiensten die belast zijn met het administratieve beheer en de controle van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, toegang hebben.

De toegang, vermeld in het tweede lid, blijft beperkt tot die gegevens die noodzakelijk zijn voor de toepassing van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

§4. De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de gegevensbank, de gegevensinvoer en -verwerking en de passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.

§5. De Vlaamse Regering bepaalt de regels met betrekking tot het openbaar maken van de lijst met vergunde exploitanten, alsook welke vergunningsgegevens openbaar worden gemaakt en op welke wijze en met welke doeleinden zij openbaar worden gemaakt.

§6. De gegevens worden na stopzetting van de exploitatie voor tien jaar in de gegevensbank bijgehouden.

Art. 31. De Vlaamse Regering bepaalt welke gegevens de gemeente, de tussenpersonen en de sector van individueel bezoldigd personenvervoer haar moeten verstrekken over de exploitatie, alsook de frequentie van de mededeling.

De gegevens, vermeld in het eerste lid, zijn vertrouwelijk en alleen bestemd voor statistische doeleinden voor het personenvervoer, multimodaal personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid.

Hoofdstuk 3. Strafbepalingen

Afdeling 1. Strafsancties

Art. 32. §1. Worden 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 die straffen alleen, de personen die:

- 1° zonder vergunning een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteren;
- 2° zonder een vergunning individueel bezoldigd personenvervoer uitvoeren;
- 3° met een vergunning maar zonder machtiging een standplaats bezetten;

- 4° de door de Vlaamse Regering vastgelegde minimum- en maximumtarieven voor de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer niet respecteren;
- 5° de door de gemeente vastgelegde tarieven voor standplaatstaxi's niet respecteren;
- 6° geen gevolg geven aan het schriftelijke verzoek, vermeld in artikel 36, om de gegevens van de exploitant waarvoor hij bemiddelt of promotie maakt, mee te delen.

§2. Met behoud van 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 die straffen alleen, degene die een andere inbreuk pleegt op de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, die andere inbreuken zijn dan de inbreuken, vermeld in paragraaf 1.

Met behoud van de toepassing van paragraaf 1 worden personen ook gestraft met de straffen, vermeld in het eerste lid, als ze bij herhaling de bepalingen overtreden van de vergunning.

§3. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek zijn van toepassing op de inbreuken, vermeld in paragraaf 1 en 2.

Als een inbreuk wordt vastgesteld, kan er beslag worden gelegd op het voertuig of de voertuigen waarmee de inbreuk is gepleegd, op kosten en op risico van de eigenaar.

§4. De politierechtbanken nemen kennis van de inbreuken, vermeld in dit artikel.

De rechter mag een voertuig waarmee de inbreuk is gepleegd verbeurdverklaren. Als het voertuig het bezit is van een andere persoon dan de veroordeelde, wordt de verbeurdverklaring alleen uitgesproken nadat de eigenaar van het goed gedagvaard is en de kans heeft gekregen om zijn verweermiddelen te doen gelden.

Afdeling 2. Handhaving

Art. 33. §1. Met behoud van de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan de andere officieren of agenten van gerechtelijke politie en aan de leden van het operationeel kader van de lokale en federale politie, houden de personen die de Vlaamse Regering aanwijst, toezicht op de naleving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

De Vlaamse Regering bepaalt de kentekens van hun functie.

§2. In het kader van de uitoefening van hun opdracht kunnen de personen, vermeld in paragraaf 1:

- 1° bevelen geven aan de bestuurders;
- 2° inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door personen te ondervragen en documenten en andere informatiedragers in te kijken;
- 3° de bijstand van de lokale en federale politie vorderen;
- 4° de vergunning inhouden totdat de inbreuk ophoudt te bestaan.

§3. De personen, vermeld in paragraaf 1, zijn bevoegd om de inbreuken vast te stellen bij proces-verbaal met bewijswaarde tot bewijs van het tegendeel. Een afschrift van het proces-verbaal wordt binnen veertien dagen na vaststelling van de inbreuk naar de overtreder gestuurd en, in voorkomend geval, naar de exploitant toegestuurd.

De exploitant verklaart, binnen acht dagen na de ontvangst van het afschrift van het proces-verbaal aan de wegeninspecteur of hij, conform artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek, burgerrechtelijk aansprakelijk is voor de overtreder.

§4. Met toepassing van artikel 23, lid 1, punt e) en h), van de verordening (EU) 2016/679 kunnen de personen, vermeld in paragraaf 1, beslissen om de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet toe passen bij de verwerking van persoonsgegevens in het kader van een onderzoek dat betrekking heeft op een welbepaalde natuurlijke persoon, als voldaan wordt aan de voorwaarden, vermeld in het tweede tot en met het zesde lid.

De mogelijkheid, vermeld in het eerste lid, geldt alleen gedurende de periode waarin de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle, een onderzoek of de voorbereidende werkzaamheden in het kader van de decretale en reglementaire opdrachten van de personen, vermeld in paragraaf 1, die daarmee verband houden, en op voorwaarde dat de toepassing van de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, nadelig is of kan zijn voor het onderzoek.

De personen, vermeld in paragraaf 1, moeten de beslissing, vermeld in het eerste lid, in voorkomend geval rechtvaardigen op verzoek van de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het vlak van gegevensbescherming.

Nadat het onderzoek afgesloten is, worden de rechten, vermeld in artikel 15 tot en met 22 van de voormelde verordening, in voorkomend geval conform artikel 12 van de voormelde verordening, opnieuw toegepast.

Als een dossier dat persoonsgegevens als vermeld in het eerste lid, bevat, is verzonden naar het Openbaar Ministerie en kan leiden tot activiteiten onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, en er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, mogen de personen, vermeld in paragraaf 1, op verzoek van de betrokkene overeenkomstig artikel 15 tot en met 22 van de voormelde verordening pas antwoorden nadat het Openbaar Ministerie of in voorkomend geval de onderzoeksrechter aan de personen, vermeld in paragraaf 1, heeft bevestigd dat een antwoord het onderzoek niet in het gedrang brengt of kan brengen.

Als de betrokkene in het geval, vermeld in het eerste lid, en tijdens de periode, vermeld in het tweede lid, een verzoek indient op basis van artikel 15 tot en met 22 van de voormelde verordening, verwijzen de personen, vermeld in paragraaf 1, hem door naar de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het vlak van gegevensbescherming. Die bevoegde toezichthoudende autoriteit op het vlak

van gegevensbescherming deelt uitsluitend aan de betrokkene mee dat de nodige verificaties zijn verricht.

Art. 34. §1. De personen, vermeld in artikel 33, §1, en de andere officieren of agenten van gerechtelijke politie en de leden van het operationeel kader van de lokale en federale politie die een inbreuk op artikel 32, §2, vaststellen, kunnen, met de instemming van de overtreder, onmiddellijk een geldsom innen.

Door betaling van de geldsom, vermeld in het eerste lid, vervalt de strafvordering, tenzij het Openbaar Ministerie binnen een maand vanaf de dag van de betaling, de overtreder met een beveiligde zending op de hoogte brengt van zijn voornemen die vordering in te stellen.

§2. Als artikel 32, §2, overtreden wordt en de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt of weigert te betalen, geeft hij een som in consignatie die gelijk is aan het totaalbedrag van de onmiddellijke inningen die per inbreuk verschuldigd zijn.

Als de in consignatie te geven som niet betaald wordt, kan het voertuig ingehouden worden gedurende maximaal 96 uren vanaf de vaststelling van de inbreuk.

Als na afloop van de periode, vermeld in het tweede lid, nog altijd niet betaald is, kan het voertuig in beslag genomen worden. Het beslag wordt opgeheven na betaling van de vereiste geldsom en de eventuele bewaringskosten van het voertuig.

§3. Als de strafvordering tot een veroordeling leidt:

- 1° wordt de onmiddellijk geïnde som toegerekend op de gerechtskosten en de uitgesproken geldboete, en wordt het eventuele overschot terugbetaald;
- 2° wordt het voertuig verkocht als de geldboete en de gerechtskosten niet binnen veertig dagen na de uitspraak betaald worden. De opbrengst van de verkoop dient voor de dekking van de geldboete, de gerechtskosten en de eventuele bewaringskosten van het voertuig. Het eventuele overschot wordt aan de betrokkene terugbetaald.

§4. Als de strafvordering tot een vrijspraak leidt:

- 1° wordt de onmiddellijk geïnde som teruggegeven;
- 2° wordt de in consignatie gegeven som of het in beslag genomen voertuig teruggegeven. De eventuele bewaringskosten van het voertuig vallen ten laste van de Staat.

§5. Als de strafvordering tot een voorwaardelijke veroordeling leidt:

- 1° wordt de onmiddellijk geïnde som teruggegeven na aftrek van de gerechtskosten;
- 2° wordt de in consignatie gegeven som teruggegeven na aftrek van de gerechtskosten. Het in beslag genomen voertuig wordt teruggegeven nadat de gerechtskosten betaald zijn en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn.

§6. In geval van de toepassing van een minnelijke schikking als vermeld in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering, wordt de onmiddellijk geïnde som of wordt de in consignatie gegeven som op de door het Openbaar Ministerie vastgestelde som toegerekend en wordt het eventuele overschot terugbetaald.

§7. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden voor de inning en het bedrag en de indexering van de onmiddellijk geïnde som.

Art. 35. §1. Als de strafvervolgung tot een veroordeling van de betrokkene leidt, wordt, als het voertuig in beslag genomen is, bij het vonnis bevolen dat het voertuig wordt verkocht als de geldboete en de gerechtskosten niet betaald zijn en het bewijs niet is geleverd dat de bewaringskosten zijn betaald binnen zestig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis.

De opbrengst van de verkoop wordt toegerekend op de verschuldigde gerechtskosten, op de uitgesproken geldboete en op de eventuele bewaringskosten van het voertuig. Het eventuele overschot wordt terugbetaald.

§2. Als en voor zover de strafvordering leidt tot opschorting van de uitspraak van de veroordeling of tot een veroordeling met uitstel van de tenuitvoerlegging van de straf, al dan niet met probatie, wordt, als het voertuig in beslag genomen is, bij het vonnis bevolen dat het voertuig wordt verkocht als de gerechtskosten niet betaald zijn en het bewijs niet is geleverd dat de bewaringskosten zijn betaald binnen zestig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis.

Als de strafvervolgung tot een vrijspraak leidt, wordt het in beslag genomen voertuig teruggegeven.

Art. 36. De tussenpersonen, vermeld in artikel 2, 10°, moeten voor de exploitanten met een vergunning vermeld in artikel 5, §1, waarvoor ze bemiddelen of promotie maken, op schriftelijk verzoek, de gegevens meedelen aan de agenten van de federale en lokale politie en aan de gemachtigde personen, vermeld in artikel 33, §1. Deze gegevens kunnen worden opgevraagd in het kader van een steekproef, bij twijfel of de exploitant voldoet aan de voorwaarden van dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten, of in het kader van een klacht over de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer.

De Vlaamse Regering bepaalt de gegevens die de tussenpersonen dienen te verstrekken en de daaraan te stellen vereisten.

Hoofdstuk 4. Wijzigingsbepalingen

Art. 37. In artikel 2 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009, worden punt 4° tot en met 5° opgeheven.

Art. 38. In artikel 3 van hetzelfde decreet worden punt 1° en punt 3° opgeheven.

Art. 39. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 4 april 2014, worden hoofdstuk V, dat bestaat uit artikel 25 tot en met artikel 40, en hoofdstuk VI, dat bestaat uit artikel 41 tot en met 52, opgeheven.

Art. 40. In artikel 63, §1, van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 8 mei 2009, worden punt 5° tot en met 10° opgeheven.

Art. 41. In artikel 70 van hetzelfde decreet wordt punt 19° opgeheven.

Art. 42. In hoofdstuk IX, afdeling 3, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 13 februari 2004, worden onderafdeling B, die bestaat uit artikel 73 tot en met 76, en onderafdeling C, die bestaat uit artikel 77, opgeheven.

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Art. 43. De houders van vergunningen voor een taxidienst of voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, die afgegeven zijn krachtens het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, zoals van kracht vóór de inwerkingtreding van dit decreet, worden ertoe gemachtigd hun diensten te blijven exploiteren conform de voorwaarden en gedurende de resterende duurtijd van de lopende vergunning.

Art. 44. De Vlaamse Regering bepaalt de datum van inwerkingtreding van dit decreet.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 63.920/1/V
van 26 oktober 2018

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest
‘betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer’

Op 16 juli 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn verzocht binnen een termijn van dertig dagen, van rechtswege verlengd tot 31 augustus 2018,^(*) een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer’.

Het voorontwerp is door de eerste vakantiekamer onderzocht op 11 september 2018. De kamer was samengesteld uit Chantal BAMPs, staatsraad, voorzitter, Jan CLEMENT en Wouter PAS, staatsraden, Johan PUT, assessor, en Wim GEURTS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 26 oktober 2018.

*

^(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege wordt verlengd met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

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 rechtsgrond,¹ alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN DECREET

2. Het voorontwerp regelt diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer. Het gaat om ongeregeld vervoer met voertuigen die geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste negen personen, die ter beschikking worden gesteld van het publiek, tegen een vergoeding die hoger is dan de vervoersonkosten en waarbij de bestemming door de klant of de vervoerde persoon wordt bepaald.

Het voorontwerp voorziet in een ‘vergunning’ die vereist is voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer (hoofdstuk 2, afdeling 1), het vereiste van een ‘machtiging’ voor het gebruiken van taxistandplaatsen in een bepaalde gemeente (hoofdstuk 2, afdeling 2) en het vereiste van het bezit van een ‘bestuurderspas’ voor de bestuurders die diensten van individueel bezoldigd personenvervoer aanbieden (hoofdstuk 2, afdeling 3).

Het voorontwerp bepaalt een regeling van klachtenbehandeling (waarbij de klachten in eerste lijn worden behandeld door de (vergunningsverlenende of machtigingsverlenende) gemeente en in tweede lijn door ‘het klachtenorgaan’; hoofdstuk 2, afdeling 5), voorziet in gegevensverwerking via een gegevensbank over de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer (hoofdstuk 2, afdeling 6) en bepaalt strafsancities voor een inbreuk op de bepalingen van het decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan (hoofdstuk 3, afdeling 1). Inzake handhaving voorziet het decreet o.m. in toezichthouders (artikel 33), in de mogelijkheid van onmiddellijke inning van een geldsom met instemming van de overtreder (artikel 34) en een informatieverplichting voor tussenpersonen (artikel 36).

Het voorontwerp heft de bepalingen inzake taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder op in het decreet van 20 april 2001 ‘betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg’ (hoofdstuk 4) en voorziet in een overgangsregeling voor houders van een vergunning voor een taxidienst of voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (artikel 43).

De Vlaamse Regering bepaalt de datum van inwerkingtreding (artikel 44).

3. De ontworpen regeling is in belangrijke mate een kaderregeling. Zo kan de Vlaamse Regering de exploitatievoorwaarden bepalen voor de dienst voor individueel bezoldigd vervoer, die kunnen verschillen voor straattaxi’s, standplaatstaxi’s, ceremonieel vervoer en OV-taxi’s (artikel 21, § 2). De Vlaamse Regering kan de afstandsperimeter rondom standplaatsen en belangrijke attractiepolen bepalen (artikel 21, § 3), kan minimum- en maximumtarieven

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

vastleggen voor de diensten voor het individueel onbezoldigd personenvervoer (artikel 22, § 2). De Vlaamse Regering bepaalt een regeling inzake vervangingsvoertuigen (artikel 22, § 4), regels voor de werking van de Mobiliteitscentrale (artikel 25, lid 2) en het model van de schriftelijke overeenkomst voor ceremonieel vervoer (artikel 26).

De gemeente kan bijkomende voorwaarden opleggen voor de machtiging van standplaatstaxi's (artikel 24) en de Mobiliteitscentrale voor de exploitatie van OV-taxi's (artikel 25).

BEVOEGDHEID

4. Het voorontwerp behoort in zijn geheel genomen tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest inzake het “gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ (BWHI)).

Bij de uitoefening van deze bevoegdheid moet het Vlaamse Gewest rekening houden met artikel 92*bis*, § 2, c), BWHI. Krachtens deze bepaling moeten de gewesten een verplicht samenwerkingsakkoord sluiten over taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest.

5.1. Artikel 5, § 1, van het voorontwerp bepaalt dat zonder vergunning niemand “een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer [mag] exploiteren 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”.

Uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof blijkt dat artikel 92*bis*, § 2, c), BWHI zich ertegen verzet dat een gewestelijke overheid eenzijdig bepalingen vaststelt met als specifiek doel of met als specifiek gevolg dat aangelegenheden worden geregeld die betrekking hebben op de uitoefening op het grondgebied van een gewest van activiteiten van taxidiensten die worden geëxploiteerd vanuit plaatsen die buiten het grondgebied van dat gewest zijn gelegen.²

In dat verband stelt het Hof bovendien vast dat het hanteren van het criterium van het vertrekpunt van de taxidienst een relevant aanknopingspunt is, dat het mogelijk maakt de gewestelijke regeling binnen de territoriale bevoegdheidssfeer van het gewest te lokaliseren.³

5.2. Uit de memorie van toelichting bij artikel 5 van het voorontwerp blijkt dat de stellers beogen dat “een vergunning (...) vereist [is] wanneer de exploitatie van de dienst gebeurt 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”.

² GwH 8 maart 2012, nr. 40/2012, B.6.2, GwH 27 mei 2008, nr. 85/2008, B.6.2.

³ GwH 8 maart 2012, nr. 40/2012, B.7.2, GwH 24 september 2015, nr. 129/2015, B.8.

Deze verwijzing naar de exploitatie “van op” de openbare weg of elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats, stemt overigens overeen met de huidige tekst van artikel 25 van het decreet van 20 april 2001 ‘betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg’.

De gemachtigde verduidelijkt bovendien dat het de bedoeling is om als aanknopingspunt voor de vergunningsplicht het vertrekpunt van de dienstverlening te hanteren. Van zodra de dienstverlening op het grondgebied van het Vlaamse Gewest aanvat, is er een Vlaamse vergunning nodig. Als een rit van een exploitant die vergund is in het Waalse Gewest of in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aankomt of doorgang vindt op het grondgebied van het Vlaamse Gewest is er geen Vlaamse vergunning nodig.

5.3. Om in overeenstemming te zijn met de vermelde rechtspraak van het Grondwettelijk Hof en met de bedoeling van de stellers van het voorontwerp, dient bijgevolg in de tekst van artikel 5, § 1 het woord “van” te worden ingevoegd, zodat de tekst ervan luidt:

“Zonder vergunning mag niemand een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteren 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”.

6. Artikel 5, § 3, van het voorontwerp bepaalt: “De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen waaronder een vergunning die is afgegeven door een ander Gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest”.

Volgens de memorie van toelichting kunnen “enkel houders van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer met een exploitatiezetel binnen het Vlaamse Gewest (...) hun diensten in het Vlaamse Gewest leveren. In de derde paragraaf wordt evenwel toegevoegd dat de Vlaamse Regering de voorwaarden kan bepalen waaronder een vergunning, afgeleverd door een ander gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest”.

De gemachtigde verschaftte over deze bepaling de volgende toelichting:

“Het is een mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om de voorwaarden te bepalen en geen verplichting. De Vlaamse Regering zal aan deze bepaling enkel uitvoering moeten geven als de regelgeving van de andere gewesten niet of moeilijker compatibel is met de nieuwe Vlaamse regeling, onder meer als de diensten die vergund zijn eigenlijk niet meer dezelfde diensten zijn.

In het arrest 41/2010, overweging B 5.3, stelde het Grondwettelijk Hof hierover:

‘...Volgens het beginsel van de wederzijdse erkenning, dat inherent is aan de economische en monetaire unie tussen de deelgebieden van de Staat, wordt een persoon die diensten aanbiedt op het grondgebied van één van die deelgebieden en zich daarbij gedraagt naar de toepasselijke regels, verondersteld die activiteit vrij te kunnen uitoefenen op het grondgebied van elk ander deelgebied van de Staat, tenzij dat deelgebied aantoonde dat striktere regels moeten worden opgelegd teneinde een wettig doel te bereiken...’

In geval de Vlaamse regeling betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer omwille van een wettig doel strengere regels bevat dan deze in de andere

gewesten, zou het Vlaamse Gewest kunnen weigeren om de vergunning uitgevaardigd in een ander Gewest te erkennen. Het is bijgevolg noodzakelijk om in een rechtsgrond te voorzien zodat de Vlaamse Regering hierover nadere regels zou kunnen bepalen.”

Deze lezing van de gemachtigde, die evenwel geen weerslag vindt noch in de tekst van het voorontwerp noch in de memorie van toelichting, kan wellicht worden beschouwd als in overeenstemming met het beginsel van de wederzijdse erkenning.

De stellers van het voorontwerp gaan evenwel voorbij aan het vereiste van artikel 92*bis*, § 2, c), BWHI. Het Grondwettelijk Hof verduidelijkte in arrest 129/2015 van 24 september 2015 immers dat het eenzijdig vaststellen van een dergelijke regeling artikel 92*bis*, § 2, c), BWHI schendt:

“Het stelsel van exclusieve territoriale bevoegdheidsverdeling verzet zich te dezen ertegen dat een gewestelijke overheid eenzijdig bepalingen vaststelt die betrekking hebben op de uitoefening op het grondgebied van een gewest van activiteiten van taxidiensten die worden geëxploiteerd vanuit plaatsen die buiten het grondgebied van dat gewest zijn gelegen. Voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben op de taxidiensten, en niet de ritten, die zich uitstrekken over het grondgebied van meer dan één gewest is krachtens artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen een samenwerkingsakkoord vereist (zie het arrest nr. 85/2008, B.6.2)”.⁴

Artikel 5, § 3, van het voorontwerp moet dan ook worden weggelaten.

7. Artikel 13 van het voorontwerp bepaalt dat de machtigingen voor het stationeren van een standplaatstaxi aanleiding kunnen geven tot “een jaarlijkse gemeentebelasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon die houder is van de machtiging”. De gemeente bepaalt het bedrag van de jaarlijkse gemeentebelasting.

In zoverre deze bepaling de gemeentelijke belastingbevoegdheid bevestigt, is ze overbodig. In zoverre de bepaling een beperking zou inhouden van de gemeentelijke belastingbevoegdheid,⁵ moet erop worden gewezen dat overeenkomstig artikel 170, § 4, tweede lid, van de Grondwet de wet ten aanzien van de gemeentelijke belastingen de uitzonderingen bepaalt waarvan de noodzakelijkheid blijkt. Het gaat derhalve om een door de Grondwet aan de federale wetgever voorbehouden aangelegenheid, zodat de gemeenschappen en de gewesten die aangelegenheid enkel kunnen regelen voor zover dat noodzakelijk is voor de uitoefening van hun bevoegdheid en aan de voorwaarden voor de toepassing van artikel 10 BWHI zou zijn voldaan.

8. Artikel 34, § 4, 2°, in fine, van het voorontwerp legt de eventuele bewaringskosten van het voertuig ten laste van de Staat. Aangezien met “de Staat” klaarblijkelijk de federale overheid wordt bedoeld, behoort deze bepaling niet tot de bevoegdheid van de Vlaamse decreetgever. De bepaling dient te worden weggelaten.

⁴ GwH 24 september 2015, nr. 129/2015, B.6.

⁵ Hetgeen niet de bedoeling lijkt, aangezien artikel 13 van het voorontwerp geplaatst moet worden tegenover artikel 7 dat uitdrukkelijk in een beperking van de gemeentelijke belastingbevoegdheid voorziet.

9. Artikel 32, § 3, tweede lid, van het voorontwerp bepaalt dat in geval van een inbreuk, beslag kan worden gelegd op het voertuig waarmee de inbreuk is gepleegd, op kosten en op risico van de eigenaar.

In de memorie van toelichting wordt gesteld dat een expliciete regeling noodzakelijk zou zijn om zulk beslag mogelijk te maken. Tegelijkertijd geeft de memorie echter aan dat “dit beslag gekoppeld is aan de vaststelling van een misdrijf en [dat] het dus gaat om een regeling van de strafrechtelijke inbeslagname – waarbij de algemene regeling reeds vervat zit in het Wetboek van Strafvordering”.

Zoals de Raad van State, afdeling Wetgeving, reeds heeft opgemerkt in het advies 45.789/3 van 24 februari 2009⁶ is het bedoelde beslag gekoppeld is aan de vaststelling van een misdrijf, en gaat het dus om een regeling van de strafrechtelijke inbeslagname. In dit verband dient te worden vastgesteld dat de inbeslagname geen deel uitmaakt van de aangelegenheid die de gemeenschappen en de gewesten op grond van artikel 11, derde lid, BWHI kunnen regelen. Aangezien het Wetboek van Strafvordering een vrij uitgewerkte regeling betreffende de inbeslagname bevat⁷ die van toepassing is op de in het ontworpen decreet bedoelde misdrijven, kan moeilijk worden voorgehouden dat een regeling van de inbeslagname als zodanig noodzakelijk zou zijn voor de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheden inzake het geregeld vervoer, zodat ook artikel 10 BWHI niet lijkt te kunnen worden ingeroepen. Niet alleen wordt niet ingezien dat deze bepaling noodzakelijk zou zijn voor de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheid, maar tevens doet de bepaling afbreuk aan het beginsel dat de gerechtskosten – waarvan de kosten die verband houden met een inbeslagname deel van uitmaken – pas ten laste van de verdachte kunnen worden gelegd wanneer hij door de strafrechter voor het hem ten laste gelegde feit wordt veroordeeld.⁸

Precies omwille van deze opmerkingen van de Raad van State in het advies 45.789/3 verduidelijkte de memorie van toelichting bij het voorontwerp dat het heeft geleid tot het decreet van 8 mei 2009 ‘tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg’ het volgende:

“Vanwege de politie kwam de vraag om ondermeer de mogelijkheid om beslag te kunnen leggen op de voertuigen terug mogelijk te maken, zoals dit het geval was onder de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten. Uit het advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving, blijkt echter dat er op basis van de bestaande regeling in het Wetboek van Strafvordering (Sv.) voldoende instrumenten aanwezig zijn om beslag te kunnen leggen op de voertuigen. Deze bepalingen zijn conform artikel 11, eerste lid, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen ook van toepassing op bij decreet vastgestelde misdrijven”.

⁶ Adv.RvS 45.789/3 van 24 februari 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 8 mei 2009 ‘tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg’, *Parl.St.* VI.Parl. 2008-09, nr. 2171/1, (47) 52-53, nr. 3.5.

⁷ Zie wat betreft het opsporingsonderzoek, de artikelen 28bis, § 3, eerste lid, 28sexies, 28octies, 35, 35ter, 37 tot 39 en 46ter van het Wetboek van Strafvordering.

⁸ De regeling staat overigens ook op gespannen voet met het vermoeden van onschuld dat elke verdachte geniet.

Er is geen reden om aan te nemen dat deze redenering nu niet meer zou gelden. Artikel 32, § 3, tweede lid, moet bijgevolg uit het voorontwerp worden weggelaten.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

10. De artikelen 30, 31 en 33, § 4), hebben betrekking op de verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 2, lid 1, van de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 ‘betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)’ (hierna: de AVG).

Artikel 36, lid 4, van de AVG, gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 van die verordening, voorziet in een verplichting om de toezichthoudende autoriteit, in dit geval de Gegevensbeschermingsautoriteit bedoeld in de wet van 3 december 2017 ‘tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit’, te raadplegen bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met verwerking. Het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit moet bijgevolg nog worden ingewonnen.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 5

11.1. Overeenkomstig artikel 5, § 2, van het voorontwerp wordt een vergunning voor een dienst van individueel bezoldigd personenvervoer afgegeven door de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder zijn exploitatiezetel heeft en is deze geldig voor het hele gewest. Artikel 2, 7°, definieert exploitatiezetel als: “elke vestiging met enige standvastigheid van waaruit diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden georganiseerd en van waaruit de opdrachten en instructies worden gegeven”.

Artikel 5, § 2, van het voorontwerp legt aldus, in tegenstelling tot de huidige regeling in artikel 26 van het decreet van 20 april 2001, de voorwaarde op aan de kandidaat-vergunninghouder dat hij op het ogenblik van het aanvragen van de vergunning over een exploitatiezetel moet beschikken in een gemeente van het Vlaamse Gewest.

11.2. In de memorie van toelichting wordt ter ondersteuning van de ontworpen bepaling verwezen naar de arresten nr. 85/2008 van 27 mei 2008 en nr. 129/2015 van 24 september 2015 van het Grondwettelijk Hof waarin het Hof geoordeeld zou hebben dat het door de Vlaamse decreetgever gehanteerde criterium, namelijk “exploitatiezetel”, een relevant aanknopingspunt is, dat het mogelijk maakt de geregelde aangelegenheid uitsluitend binnen de territoriale bevoegdheidssfeer van het Vlaamse Gewest te lokaliseren.

11.3. In het arrest nr. 129/2015 heeft het Grondwettelijk Hof, voortbouwend op het arrest nr. 85/2008, uitdrukkelijk verduidelijkt dat het door de Vlaamse decreetgever gehanteerde criterium van de “exploitatiezetel” niet betekent dat de aanbieder van een taxidienst die zijn exploitatiezetel in een ander gewest heeft, bij gebrek aan een exploitatiezetel in het Vlaamse Gewest, geen vergunning als bedoeld in artikel 25 van het decreet van 20 april 2001 zou kunnen verkrijgen (B.5-B.6). Het Vlaamse Gewest kan weliswaar niet de exploitatie van taxidiensten van op het grondgebied van een ander gewest regelen, maar dit verhindert niet dat de exploitant van een taxidienst in dat andere gewest een vergunning kan verkrijgen in het Vlaamse Gewest voor het aanbieden van taxidiensten in het Vlaamse Gewest (B.6-B.7).

De door het Vlaamse Gewest gehanteerde aanknoping in artikel 25 van het Vlaams decreet van 20 april 2001, trouwens vrijwel gelijklopend aan artikel 3, eerste lid, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 ‘betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur’, verhindert niet dat zij een vergunning verlenen aan personen die hun taxidiensten exploiteren van op het grondgebied van een ander gewest.

Uit het arrest nr. 129/2015 van het Grondwettelijk Hof kan dus geenszins worden afgeleid dat het toelaatbaar is een regeling uit te werken op grond waarvan enkel de kandidaat-vergunninghouders die een exploitatiezetel in het Vlaamse Gewest hebben een vergunning kunnen bekomen. Het Hof beschouwt in tegendeel als aanvaardbaar een regeling die toelaat een vergunning te verlenen aan personen die hun taxidiensten exploiteren van op het grondgebied van een ander gewest.

11.4. Ten aanzien van een met de ontworpen bepaling 5, § 2, gelijklopende bepaling van artikel 41, § 2, van het decreet van 20 april 2001 heeft de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, vastgesteld dat de besproken voorwaarde “de facto erop neerkomt dat, opdat [een] vergunninghouder zijn activiteit op een normale wijze en volledig zou kunnen uitoefenen in het Vlaamse Gewest, hij zou verplicht worden om zijn exploitatiezetel te vestigen of te verplaatsen in een gemeente van het Vlaamse Gewest om er een vergunning aan te vragen die hem zou toelaten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest reizigers in en uit te laten stappen”.⁹

11.5.1. De besproken voorwaarde moet worden getoetst op haar overeenstemming met de beginselen inzake vrij verkeer, zoals gewaarborgd door het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), alsook haar verenigbaarheid met de Belgische Economische en Monetaire Unie, dat op grond van artikel 6, § 1, VI, derde lid, BWHI onder meer de gewestbevoegdheden beperkt.

11.5.2. Wat de vrijheid van dienstverrichtingen betreft, moet worden vastgesteld dat “diensten op het gebied van het vervoer” niet worden geregeld door artikel 56 VWEU betreffende de vrijheid van dienstverrichtingen in het algemeen, maar door artikel 58, lid 1, VWEU, dat specifiek bepaalt dat „[h]et vrije verkeer van diensten op het gebied van het vervoer wordt geregeld door de bepalingen voorkomende in de titel betreffende het vervoer”. De toepassing van

⁹ RvS nr. 138.979 van 10 januari 2005, Brussels Hoofdstedelijk Gewest/Vlaams Gewest, § 2.1.3.

het beginsel van het vrije dienstenverkeer moet dus volgens het VWEU worden verwezenlijkt door de totstandbrenging van het gemeenschappelijke vervoersbeleid.¹⁰ Bij gebreke aan gemeenschappelijke Europese regels of maatregelen ter zake is het volgens het Hof van Justitie aan de lidstaten om deze vast te stellen, maar “met inachtneming van de algemene regels van het VWEU”,¹¹ waaronder het gelijkheidsbeginsel.

Daarnaast moet vooral de overeenstemming van de besproken voorwaarde met de vrijheid van vestiging, zoals vervat in artikel 49 VWEU worden onderzocht.

11.5.3. In dit verband kan gewezen worden op het arrest C-338/09 van 22 december 2010 van het Hof van Justitie.

Het Hof oordeelde het volgende:

“34 Dienaangaande moet worden opgemerkt dat de verplichting om een zetel of een andere vestiging op het grondgebied van de lidstaat van ontvangst te hebben logisch gezien op zich geen belemmering of beperking van de vrijheid van vestiging inhoudt. Zoals de Oostenrijkse regering terecht opmerkt, houdt deze verplichting namelijk geen enkele beperking in van de vrijheid van de in andere lidstaten gevestigde marktdeelnemers om agentschappen of andere inrichtingen op dit grondgebied op te richten.

35 In een situatie als in het hoofdgeding is het dus belangrijk om na te gaan of de modaliteiten rond het vereiste van een zetel of een andere inrichting op het grondgebied van de lidstaat van ontvangst, als voorwaarde voor de verwerving van een vergunning voor de exploitatie van een geregelde dienst personenvervoer per bus, een belemmering van de uitoefening van het recht van vestiging kunnen uitmaken.

36 Dienaangaande verwijst de verwijzende rechter in de eerste plaats naar de situatie dat de betrokken buitenlandse ondernemer reeds vóór de verlening van de exploitatievergunning een zetel of een andere vestiging op het grondgebied van de lidstaat van ontvangst moet hebben, en in de tweede plaats naar de situatie dat hij na verlening van de vergunning en ten laatste op het ogenblik dat hij begint met de exploitatie van de vergunde geregelde dienst aan dit vereiste moet voldoen.

37 Indien van een marktdeelnemer die in een andere lidstaat is gevestigd en een exploitatievergunning voor een geregelde dienst personenvervoer per bus in de lidstaat van ontvangst wenst te verkrijgen, wordt verlangd dat hij vooraleer hem de exploitatie van deze lijn wordt toegestaan, een zetel of een andere vestiging op het grondgebied van laatstgenoemde staat heeft, heeft dit een afschrikkende werking. Een normaal zorgvuldige marktdeelnemer zal namelijk niet bereid zijn om mogelijk belangrijke investeringen te doen als volledig onzeker is of een dergelijke vergunning zal worden verkregen.

38 Voorts lijkt de beperking die een dergelijk vereiste inhoudt niet gerechtvaardigd uit het oogpunt van de doelstellingen die de Oostenrijkse regering beweert na te streven, namelijk de noodzaak om bij de exploitatie van buslijndiensten gelijke mededingingsvoorwaarden te verzekeren en te waarborgen dat het in Oostenrijk geldende sociaal recht en arbeidsrecht wordt nageleefd.

¹⁰ K. LENAERTS en P. VAN NUFFEL maken hierbij de volgende kanttekening: “Dit belet echter niet dat intussen het vrije dienstverkeer ook voor het vervoer bestaat” (K. LENAERTS en P. VAN NUFFEL, *Europees recht*, 2011, Antwerpen, Intersentia, 245).

¹¹ HvJ 20 december 2017, C-434/15, § 47.

39 Een dergelijk vereiste is dus een beperking die in strijd is met de Unievoorschriften betreffende het recht van vestiging.

40 Het vereiste dat een onderneming een vestiging op het grondgebied van Oostenrijk heeft, is echter niet in strijd met de Unierechtelijke voorschriften wanneer dit vereiste na verlening van de exploitatievergunning en vóór de ondernemer start met de exploitatie van de lijn wordt toegepast.

41 Gelet op voorgaande overwegingen moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 49 VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een nationale regeling als in het hoofdgeding aan de orde, welke regeling inzake de verlening van een vergunning voor de exploitatie van een stadsbuslijndienst die vaste haltes volgens een dienstregeling regelmatig aandoet, oplegt dat de marktdeelnemers die de aanvraag doen een zetel of een andere vestiging op het grondgebied van deze lidstaat hebben alvorens hun een exploitatievergunning voor deze lijn wordt verleend. Artikel 49 VWEU daarentegen moet aldus worden uitgelegd dat het zich niet verzet tegen een nationale regeling die een dergelijke vestiging oplegt, indien is bepaald dat die vestiging moet bestaan nadat deze vergunning is verleend en vooraleer de aanvrager met de exploitatie van deze lijn aanvangt.”

11.6. Zoals ook Grondwettelijk Hof bevestigd heeft in het reeds vermelde arrest nr. 129/2015 (B.8-9) kan het vereisen van een vergunning voor het exploiteren van taxidiensten op zichzelf niet strijdig worden geacht met de waarborgen vervat in artikel 6, § 1, VI, derde lid, BWHI, noch met de vrijheid van vestiging gewaarborgd door artikel 49 VWEU.

Het opleggen van de voorwaarde dat de kandidaat-vergunninghouder, al moet beschikken over een exploitatiezetel in het Vlaamse Gewest vooraleer hij een vergunning kan bekomen, moet daarentegen beschouwd worden als een belemmering van de vrije vestiging en als een inbreuk op de Belgische EMU, waarvoor geen voldoende verantwoording voorhanden is.

Artikel 6

12. In de memorie van toelichting bij artikel 6 van het voorontwerp wordt gezegd dat wanneer een kandidaat-vergunninghouder over meerdere exploitatiezetels in het Vlaamse Gewest beschikt, de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder de eerste keer een vergunningsaanvraag indient, de bevoegde gemeente wordt. Het verdient aanbeveling deze regel uitdrukkelijk in de tekst van het voorontwerp op te nemen.

Artikel 7

13. Artikel 7, § 2, tweede zin, van het voorontwerp voorziet in het differentiëren van het basisbedrag van de retributie. De gemachtigde verduidelijkte dat het de bedoeling is dat ook de mogelijkheid van differentiatie voorzien in artikel 7, § 2, tweede zin, van het voorontwerp wordt bepaald door de Vlaamse Regering. Het verdient aanbeveling dit uitdrukkelijk in de tekst van het ontworpen decreet te vermelden.

14. Indien het de bedoeling van de stellers is dat de gemeenten geen retributiereglement meer moeten uitvaardigen – zoals de memorie van toelichting vooropstelt – dan moeten in het voorontwerp ook o.m. de innings- en bezwaarprocedure worden geregeld.

Artikel 10

15. Teneinde in overeenstemming te zijn met de bedoeling van de steller van het voorontwerp dient te worden gepreciseerd dat de delegatie aan de Vlaamse Regering in artikel 10, tweede lid, van het voorontwerp betrekking heeft op het indienen “en het behandelen” van het beroep.

Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* voor artikel 20, lid 2, van het voorontwerp.

Artikel 16

16. In de tekst van artikel 16 kan het best worden gepreciseerd dat deze bepaling betrekking heeft op het “bestuurlijk” beroep.

Artikel 18

17. Artikel 18, § 2 van het voorontwerp machtigt de Vlaamse Regering om de voorwaarden te bepalen waarbinnen de bestuurderspas kan worden afgegeven. De gemachtigde verduidelijkt dat de basisvereisten voor de bestuurderspas de zedelijkheid en beroepsbekwaamheid zijn, zoals opgenomen zijn in artikel 21, § 2, 2°, van het voorontwerp. Het verdient aanbeveling deze voorwaarden minstens in de memorie van toelichting te vermelden.

Artikel 28

18. Artikel 28, § 2, derde lid, van het voorontwerp bepaalt dat het klachtenorgaan, in voorkomend geval, een klacht doorverwijst naar de politie. De gemachtigde bevestigt dat de woorden “in voorkomend geval” niet tot doel hebben om af te wijken van de ambtelijke aangifteplicht (op grond van artikel 29 Wetboek van Strafvordering). De gemachtigde zegt: “Inderdaad, ‘in voorkomend geval’ dient te worden begrepen als ‘wanneer verplicht’ als de feiten zoals vermeld in de desbetreffende klacht hierop wijzen”.

In dit verband moet er evenwel op gewezen worden dat artikel 29 van het wetboek van Strafvordering de verplichting oplegt om bericht te geven aan de procureur des Konings, en niet aan de politie. Het voorontwerp moet in die zin worden aangepast.

Artikel 32

19.1. Artikel 32, §§ 1 en 2, van het voorontwerp stellen het plegen van inbreuken op de bepalingen van het ontworpen decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, strafbaar.

In dit verband dient te worden herinnerd aan de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof over de toelaatbaarheid, in het licht van het legaliteitsbeginsel in strafzaken (artikelen 12, tweede lid, en 14 van de Grondwet), van de strafbaarstelling bij wet of decreet van bepalingen die in een uitvoeringsbesluit zijn opgenomen. In die rechtspraak oordeelde het Hof dat het legaliteitsbeginsel in strafzaken niet zo ver gaat dat het de wetgever ertoe verplicht elk aspect van de strafbaarstelling zelf te regelen; wanneer de wetgever de niet naleving van een bepaling van een uitvoeringsbesluit strafbaar stelt, vereist het legaliteitsbeginsel in strafzaken dat de machtiging aan de uitvoerende macht voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de essentiële elementen voorafgaandelijk door de wetgever zijn vastgelegd.¹²

19.2. In het licht hiervan moet het voorontwerp op een aantal punten worden verduidelijkt.

Zo kan er op worden gewezen dat in het voorontwerp duidelijker inhoudelijk dient te worden bepaald wat een ‘OV-taxi’ is (artikel 2, 5°, b), 4), van het voorontwerp).

Ook moet verduidelijkt worden dat de machtiging aan de Vlaamse Regering in artikel 6, § 1, tweede lid, van het voorontwerp geen betrekking mag hebben op de inhoudelijke voorwaarden voor het afleveren van de vergunning. De gemachtigde verklaarde hieromtrent:

“Artikel 6, § 1, tweede lid heeft eerder de bedoeling een rechtsgrond te creëren voor een regeling voor de praktische aflevering van de vergunningen, waaronder bijvoorbeeld de wijze van aanvraag (bv. model aanvraagformulier) en de termijnen en niet zozeer de vergunningsvoorwaarden waarvan de essentiële elementen van de regeling wel degelijk vervat zitten in het decreet (artikelen 21 tot en met 26). In die zin zou term ‘voorwaarden’ eventueel kunnen worden verduidelijkt naar ‘procedure’?”

Met deze wijziging kan dus worden ingestemd.

Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* voor artikel 6, § 3, tweede lid, en artikel 18, § 2, van het voorontwerp.

De redenen van schorsing en intrekking van de vergunning (artikel 9 van het voorontwerp) en de bestuurderspas (artikel 19, tweede lid) dienen in het voorontwerp te worden bepaald. De gemachtigde verduidelijkte wat betreft de vergunning dat het gaat om het niet naleven van de exploitatievoorwaarden. Dit moet worden verduidelijkt in de tekst van het voorontwerp.

¹² GwH nr. 114/98, 18 november 1998, B.2 tot B.5; GwH, nr. 137/2005, 19 juli 2005, B.4 en B.7; GwH, nr. 37/2010, 22 april 2010, B.4, B.5 en B.9.

In zoverre artikel 25 van het voorontwerp een delegatie van regelgevende bevoegdheid aan de “Mobiliteitscentrale” inhoudt, is het niet toelaatbaar.

In artikel 44 van het voorontwerp dient de datum te worden bepaald waarop het decreet ten laatste in werking treedt.

20. Met de woorden “met behoud van de schadevergoeding” in artikel 32, § 2, van het voorontwerp wordt wellicht hetzelfde bedoeld als met de woorden “onverminderd de schadevergoeding” in de huidige tekst van artikel 63, § 2, van het decreet van 20 april 2001. Het is evenwel niet duidelijk wat deze woorden toevoegen aan de juridische betekenis van artikel 32, § 2, van het voorontwerp, aangezien dit artikel de bestraffing regelt, en geen regeling van eventuele schadevergoedingen beoogt. De bedoelde woorden worden dan ook het best weggelaten.

21. Artikel 32, § 3, eerste lid, van het voorontwerp vormt een loutere herhaling van artikel 11 BWHI en dient bijgevolg uit de tekst van het voorontwerp te worden geschrapt. Op grond van artikel 11, eerste lid, BWHI is het gehele Boek I van het Strafwetboek van toepassing op de strafbaarstelling en de straffen die door de gemeenschappen en de gewesten bij decreet worden bepaald, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85.¹³

Artikel 33

22.1. Artikel 33, § 4, van het voorontwerp bepaalt dat de daartoe bevoegde personen kunnen beslissen om de verplichtingen en rechten, vermeld in de artikelen 12 tot 22 van de AGV, niet toe te passen bij de verwerking van persoonsgegevens in het kader van een onderzoek, wanneer de toepassing van deze artikelen nadelig is of kan zijn voor het onderzoek.

22.2. Naar luid van artikel 23, lid 1, van de AGV kan “[d]e reikwijdte van de verplichtingen en rechten als bedoeld in de artikelen 12 tot en met 22 en artikel 34, alsmede in artikel 5 (...), voor zover de bepalingen van die artikelen overeenstemmen met de rechten en verplichtingen als bedoeld in de artikelen 12 tot en met 20, worden beperkt door middel van Unierechtelijke of lidstaatrechtelijke bepalingen die op de verwerkingsverantwoordelijke of de verwerker van toepassing zijn, op voorwaarde dat die beperking de wezenlijke inhoud van de grondrechten en fundamentele vrijheden onverlet laat en in een democratische samenleving een noodzakelijke en evenredige maatregel is ter waarborging van: (...) e) andere belangrijke doelstellingen van algemeen belang van de Unie of van een lidstaat, met name een belangrijk economisch of financieel belang van de Unie of van een lidstaat, met inbegrip van monetaire, budgettaire en fiscale aangelegenheden, volksgezondheid en sociale zekerheid; (...) h) een taak op het gebied van toezicht, inspectie of regelgeving die verband houdt, al is het incidenteel, met de uitoefening van het openbaar gezag in de in de punten a), tot en met e) en punt g) bedoelde

¹³ Adv.RvS 40.119/VR/3 van 3 mei 2006 over een voorstel dat heeft geleid tot het decreet van 7 juli 2006 ‘houdende wijziging van het decreet van 22 december 1995 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1996, van het decreet van 4 februari 1997 houdende de kwaliteits- en veiligheidsnormen voor kamers en studentenkamers en van het decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode, wat betreft de versterking van het instrumentarium woonkwaliteitsbewaking’, *Parl.St.* VI.Parl. 2005-06, nr. 672/2, 8-11, nrs. 3.1-3.5.

gevallen; (...).” In het tweede lid van dat artikel worden de bepalingen gespecificeerd die de wettelijke maatregelen moeten bevatten die in dergelijke beperkingen voorzien.

22.3. Uit artikel 23, lid 1, van de AVG vloeit aldus voort dat een beperking op de rechten en verplichtingen vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de AVG een noodzakelijke maatregel moeten zijn.¹⁴

Volgens artikel 33, § 4, tweede lid, gelden die beperkingen evenwel “op voorwaarde dat de toepassing van de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de [AVG], *nadelig is of kan zijn voor het onderzoek*”. Een dergelijke soepele voorwaarde kan niet worden gerijmd met het noodzakelijkheidsvereiste dat blijkt uit de aangehaalde verordeningsbepaling.

De mogelijkheid om de verplichtingen en rechten vermeld in de artikelen 12 tot 22 van de AVG niet toe te passen, moet dan ook worden beperkt tot de gevallen waarin dat noodzakelijk is voor het goede verloop van het onderzoek.

22.4. De Raad van State, afdeling Wetgeving maakte deze opmerking reeds bij een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 8 juni 2018 ‘houdende de aanpassing van de decreten aan de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)’.¹⁵

In antwoord op deze opmerking van de Raad van State werd het betreffende voorontwerp aangepast, met volgende toelichting:

“Op deze suggestie van de Raad van State wordt deels ingegaan qua formulering. Omdat een inspectiedienst niet op voorhand weet wat nadelig kan zijn, en dus niet altijd bij aanvang kan inschatten of het voor het goede verloop van het verdere onderzoek noodzakelijk is dat de rechten niet worden toegepast aangezien een inspectieonderzoek altijd gebaat is bij discretie, net omdat dit essentieel is voor de goede werking van inspectie. Daarom wordt de bepaling als volgt geformuleerd: ‘*op voorwaarde dat het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet worden toegepast*’”.¹⁶

¹⁴ Naast het vereiste dat de beperking een evenredige maatregel moet zijn.

¹⁵ Zie adv.RvS 62.834/3 van 19 februari 2018 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het Vlaams decreet van 8 juni 2018 ‘houdende de aanpassing van de decreten aan de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)’ (*Parl.St.* VI.Parl., 2017-18, nr. 1556/1).

¹⁶ *Parl.St.*, VI.Parl., 2017-18, nr. 1556/1, 10.

Op zijn minst moet de tekst van artikel 33, § 4, van het voorontwerp in overeenstemming worden gebracht met de bewoordingen die in het decreet van 8 juni 2018 zijn gebruikt, en die aldus in verscheidene Vlaamse decreten voorkomen.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Wim GEURTS

Chantal BAMPS

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° bestuurder: elke natuurlijke persoon die een voertuig bestuurt waarmee diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht;
- 2° bestuurderspas: de pas uitgereikt overeenkomstig artikel 18, §1;
- 3° bevoegde college: het college van burgemeester en schepenen van de gemeente die bevoegd is om de vergunning af te geven, vermeld in artikel 6, §2;
- 4° bezoldigd personenvervoer: het vervoer van personen waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de vervoersonkosten;
- 5° diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer: de diensten voor bezoldigd personenvervoer met voertuigen met een bestuurder die aan al 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, waarbij de volgende categorieën van terbeschikkingstelling worden onderscheiden:
 - i) straattaxi: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek op de openbare weg, vermeld in artikel 1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats waarover de exploitant beschikt;
 - ii) standplaatstaxi: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek op een standplaats op de openbare weg die voorbehouden is voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer;
 - iii) ceremonieel vervoer: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek voor ceremonies op basis van een schriftelijke overeenkomst;
 - iv) OV-taxi: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek via de Mobiliteitscentrale in het kader van collectief aangeboden openbaar personenvervoer waarbij wordt ingespeeld op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen;
 - c) de terbeschikkingstelling kan betrekking hebben op het voertuig of op elk van de plaatsen ervan;
 - d) de bestemming wordt door de klant of door de vervoerde persoon bepaald;
- 6° exploitant: elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteert;

- 7° exploitatiezetel: elke vestiging met enige standvastigheid van waaruit diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden georganiseerd en van waaruit de opdrachten en instructies worden gegeven;
- 8° machtiging: de machtiging voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer vanaf een standplaats op de openbare weg die daarvoor voorbehouden is, vermeld in artikel 12, §1;
- 9° de Mobiliteitscentrale is een orgaan dat: informatie verzamelt en verschaft over alle openbaarvervoerdiensten; vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseert en desgevallend doorverwijst; vervoersaanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij een of meerdere vervoerders of vervoerdiensten of via collectieve beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen; ritprijzen factureert; klachten van gebruikers behandelt;
- 10° tussenpersoon: elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die op eender welke wijze tegen betaling bemiddelt bij het aanbieden van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer op de markt, promotie maakt voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer op de markt of diensten aanbiedt via dewelke exploitanten en kandidaat-klanten rechtstreeks met elkaar in contact kunnen treden;
- 11° vergunning: de vergunning voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer, vermeld in artikel 6, §1;
- 12° verordening (EU) 2016/679: verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).

Art. 3. De Vlaamse Regering stelt de vervoersonkosten, vermeld in artikel 2, 4°, vast.

Art. 4. De diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verstrekt voor het openbaar nut, met uitzondering van ceremonieel vervoer.

Art. 5. Dit decreet is niet van toepassing op diensten voor niet-dringend liggend ziekenvervoer.

Hoofdstuk 2. Diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer

Afdeling 1. Vergunning

Art. 6. §1. Zonder vergunning mag niemand een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteren 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.

§2. De vergunning wordt afgegeven door de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder zijn exploitatiezetel heeft of zijn exploitatiezetel zal vestigen na verlening van de vergunning en ten laatste op het ogenblik dat de vergunninghouder begint met de exploitatie van de vergunde dienst.

Wanneer een kandidaat-exploitant over meerdere exploitatiezetels beschikt, dan is de gemeente waar men de eerste keer een vergunningsaanvraag indient bevoegd.

De vergunning is geldig op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Per exploitant kan de gemeente, vermeld in het eerste lid, maar één vergunning afgeven.

§3. De Vlaamse Regering kan de regels bepalen met betrekking tot de ritten die zich uitstrekken over het grondgebied van het Vlaamse Gewest, uitgevoerd door diensten vergund in een ander gewest.

Art. 7. §1. De vergunning wordt afgegeven door het bevoegde college van de gemeente, vermeld in artikel 6, §2.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure waarbinnen het bevoegde college de vergunning kan afgeven.

§2. De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze is afgegeven en, in voorkomend geval, het aantal reservevoertuigen waarover de exploitant mag beschikken.

De Vlaamse Regering legt de vorm van de vergunning vast, alsook de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

§3. De houder van een vergunning kan het bevoegde college altijd verzoeken het aantal voertuigen dat het voorwerp uitmaakt van zijn vergunning, te verhogen of te verlagen.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor de beslissingen van het bevoegde college die worden genomen met toepassing van het eerste lid.

Art. 8. §1. De vergunningen die uitgereikt worden voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer geven in de gemeente waar de exploitatiezetel is gevestigd aanleiding tot een jaarlijkse gemeenteretributie ten laste van de natuurlijke persoon of rechtspersoon die houder is van de vergunning.

§2. Het basisbedrag van de retributie voor vergunningen bedraagt 350 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig. De Vlaamse Regering kan dit basisbedrag differentiëren naar beneden tot minimaal 250 euro, op basis van de parameters bepaald door de Vlaamse Regering.

§3. De retributie, vermeld in paragraaf 2, is verschuldigd voor het hele jaar, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning wordt afgegeven. De vergunninghouder is de eerste jaarlijkse retributie verschuldigd op het ogenblik van de afgifte van de vergunning en nadien telkens op 1 januari van het kalenderjaar.

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

§4. Het bedrag, vermeld in paragraaf 2, wordt 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 van het jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit decreet.

§5. De Vlaamse Regering kan de innings-en bezwaarprocedure van de in dit artikel vermelde retributies nader bepalen.

Art. 9. §1. De vergunning is vijf jaar geldig.

§2. De vergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar.

Na een voorafgaande toelating van het bevoegde college mag de echtgeno(o)t(e) of de duurzaam samenwonende partner of mogen bloed- of aanverwanten tot de tweede graad bij overlijden of permanente arbeidsongeschiktheid van de vergunninghouder, onder dezelfde voorwaarden de exploitatie van de dienst voortzetten tot het einde van de in de vergunning gestelde termijn.

Art. 10. Bij beslissing van het bevoegde college kan de vergunning ingetrokken worden of voor een bepaalde duur geschorst worden.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor de intrekking of schorsing van de vergunning bij niet-naleving van de exploitatievoorwaarden, vermeld in artikel 21, §2.

Art. 11. Tegen de op basis van deze afdeling genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen over de intrekking of de schorsing van een vergunning, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing binnen de door de Vlaamse Regering bepaalde termijn, kan beroep ingesteld worden bij de door de Vlaamse Regering aangewezen beroepsinstantie, die bij beslissing uitspraak doet binnen drie maanden na de ontvangst van het beroepschrift. Bij gebrek aan beslissing met betrekking tot het beroepschrift binnen drie maanden na ontvangst ervan, wordt de weigering, de intrekking of schorsing van de vergunning geacht te worden bevestigd.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor het indienen en het behandelen van het beroep.

Afdeling 2. Machtiging

Art. 12. §1. Niemand mag een standplaatstaxi stationeren op een daartoe voorbehouden standplaats op de openbare weg op het grondgebied van een gemeente in het Vlaamse Gewest, zonder machtiging van die gemeente.

Alleen de houders van een vergunning kunnen een machtiging aanvragen.

§2. De machtiging wordt afgegeven door de gemeente en is geldig voor eender welke standplaats op haar grondgebied.

De gemeente legt de wijze van afgifte, de vorm en de voorwaarden van de machtigingen vast in een gemeentelijk reglement.

Art. 13. §1. De gemeente kan het aantal machtigingen voor standplaatsen op de openbare weg op haar grondgebied beperken.

De wegbeheerder zorgt voor voldoende en geschikte standplaatsen op de gemeente- en gewestwegen, in verhouding tot het aantal machtigingen die uitgereikt zijn aan voertuigen die mogen gebruikmaken van standplaatsen op de openbare weg.

Als de wegbeheerder op de openbare weg in een bepaalde gemeente standplaatsen creëert, wijzigt of afschaft, overlegt hij daarover voorafgaand met de exploitanten die een machtiging hebben van de gemeente in kwestie.

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

De gemeente neemt de nodige maatregelen om de beschikbaarheid van de standplaatsen te garanderen.

Art. 14. §1. De gemeente bepaalt de duur van de machtiging en de overdraagbaarheid ervan.

De machtiging is persoonlijk.

§2. De duur van de machtiging kan de duur van de vergunning niet overstijgen.

De intrekking, schorsing of stopzetting van de vergunning heeft de intrekking, schorsing of stopzetting van de machtiging tot gevolg.

Art. 15. De gemeente bepaalt de gevallen waarin de machtiging kan worden ingetrokken of geschorst, alsook de procedure ervan.

Art. 16. De gemeente bepaalt of en op welke wijze tegen de op basis van deze afdeling genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen over de intrekking of de schorsing een bestuurlijk beroep kan worden ingesteld.

Afdeling 3. Bestuurderspas

Art. 17. Elke bestuurder die diensten van individueel bezoldigd personenvervoer aanbiedt, dient in het bezit te zijn van een bestuurderspas.

De bestuurderspas wordt afgeleverd tegen de betaling van een retributie en heeft een geldigheidsduur van vijf jaar.

De bestuurderspas is persoonlijk en onoverdraagbaar.

Art. 18. §1. De bestuurderspas wordt afgegeven door de gemeente waar de aanvrager gedomicilieerd is en is geldig voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Aanvragers die niet gedomicilieerd zijn in het Vlaamse Gewest, wenden zich tot een Vlaamse gemeente naar keuze.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de vereisten en verplichtingen over de zedelijkheid en de beroepsbekwaamheid van de bestuurders, en de procedure voor het afleveren van de bestuurderspas, met inbegrip van de hoogte van de verschuldigde retributie, de vorm en de wijze van afgifte van de bestuurderspas.

Art. 19. Bij beslissing van het college van de gemeente, vermeld in artikel 18, §1, kan een bestuurderspas ingetrokken worden of voor een bepaalde duur geschorst worden.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor de intrekking of schorsing van de bestuurderspas bij niet-naleving van de vereisten die gesteld worden aan de bestuurder, of de voorwaarden inzake zedelijkheid of beroepsbekwaamheid.

Art. 20. Tegen de op basis van deze afdeling genomen weigeringsbeslissingen of beslissingen over de intrekking of de schorsing van een bestuurderspas, of in voorkomend geval bij ontstentenis van beslissing binnen de door de Vlaamse Regering bepaalde termijn, kan beroep ingesteld worden bij de door de Vlaamse Regering aangewezen beroepsinstantie, die bij beslissing uitspraak doet binnen drie maanden na de ontvangst van het beroepsschrift. Bij gebrek aan beslissing met betrekking tot het beroepsschrift binnen drie maanden na ontvangst ervan, wordt de weigering, de intrekking of schorsing van de bestuurderspas geacht te worden bevestigd.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor het indienen en het behandelen van het beroep.

Afdeling 4. Exploitatie

Art. 21. §1. De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door de gemeente van de voorwaarden voor het exploiteren van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer.

Als de vergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, moet de statutaire instelling van de rechtspersoon die belast is met het dagelijks beheer, voldoen aan de voorwaarden die gelden voor een natuurlijke persoon om houder te worden van de vergunning, en dat gedurende de hele duur van de exploitatie.

§2. De Vlaamse Regering kan de exploitatievoorwaarden, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, bepalen. Die exploitatievoorwaarden kunnen verschillen voor de straat-taxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi, en ze hebben betrekking op:

- 1° de vereisten en verplichtingen over de zedelijkheid, de beroepsbekwaamheid en de solvabiliteit van de exploitanten van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer;
- 2° de vereisten voor de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid met inbegrip van de milieuvriendelijkheid, de toegankelijkheid en het privégebruik van de voertuigen waarmee de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht;
- 3° de wijze waarop wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de regels die worden bepaald krachtens punt 1° tot en met 3°;
- 4° de gegevens van de dienst en de ritten en de daaraan te stellen vereisten;
- 5° de aanwezigheid, het gebruik, de keuring en de installatie van apparatuur en voorzieningen ter registratie van ritten, tarieven en arbeids- en rusttijden;
- 6° de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen en de daaraan te stellen vereisten;
- 7° de administratie die de exploitant voert voor een doelmatige controle op de naleving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

§3. De Vlaamse Regering bepaalt de afstandsperimeter rondom standplaatsen of belangrijke attractiepolen en de wijze waarop die gerespecteerd dient te worden.

Art. 22. §1. De vergunning wordt alleen afgegeven aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die eigenaar is van het voertuig of de voertuigen, of erover beschikt door een contract van aankoop op afbetaling, van huurfinanciering of van huurkoop.

§2. De exploitanten mogen ertoe gemachtigd worden door de vergunningverlenende gemeente om voor de exploitatie van hun diensten over reservevoertuigen te beschikken waarvan ze eigenaar zijn of waarover ze beschikken door een contract van verkoop op afbetaling, van huurfinanciering of van huurkoop.

De reservevoertuigen moeten ten minste uitgerust zijn om een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer te verzekeren onder dezelfde voorwaarden als het voertuig dat tijdelijk niet beschikbaar is.

§3. Het is de exploitant verboden om het voertuig of het reservevoertuig te verhuuren, onder welke vorm dan ook, aan een persoon die het voertuig of het reservevoertuig zelf bestuurt of laat besturen.

§4. De vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is door een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal, kan, in afwijking van paragraaf 1, op zijn verzoek, toegelaten worden zijn dienst te verrichten met een vervangingsvoertuig dat hij niet in eigendom heeft en waarvoor hij evenmin

een contract van aankoop op afbetaling of een contract van huurfinanciering of van huurkoop kan voorleggen.

De Vlaamse Regering bepaalt de vereisten waaraan het vervangingsvoertuig moet voldoen, de procedure voor de aanvraag en de maximale periode dat het vervangingsvoertuig mag worden ingezet.

Art. 23. §1. De tarieven moeten op een transparante manier kenbaar worden gemaakt aan de kandidaat-klant voorafgaand aan aanvragen of het bestellen van de rit.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden voor die transparantie. Die voorwaarden kunnen verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi. Die voorwaarden hebben betrekking op:

- 1° de affichering van de tarieven;
- 2° de wijze waarop het tarief is opgebouwd;
- 3° de verplichting om de tariefopbouw toe te passen;
- 4° de verplichting om voorafgaand aan de rit of de bestelling een prijsindicatie van het eindbedrag mee te delen.

§2. De Vlaamse Regering kan minimum- en maximumtarieven vastleggen voor de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer, die kan verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi.

Art. 24. De gemeente die de machtiging afgeeft, kan voor standplaatstaxi's, naast de voorwaarden vermeld in deze afdeling, bijkomende voorwaarden opleggen voor:

- 1° de vereisten en verplichtingen voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurders van een voertuig waarmee het vervoer wordt verricht;
- 2° de vereisten voor de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid met inbegrip van de milieuvriendelijkheid, de toegankelijkheid en het privégebruik van de voertuigen waarmee de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht;
- 3° de wijze waarop wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de regels die worden bepaald krachtens punt 1° en 2°;
- 4° de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen en de daaraan te stellen vereisten;
- 5° de minimale beschikbaarheid van de diensten voor het publiek;
- 6° de gegevens van de dienst en de ritten en de daaraan te stellen vereisten;
- 7° de tarieven die worden gehanteerd door de exploitant en de betaalmethode.

Art. 25. De Mobiliteitscentrale kan voor OV-taxi's, naast de voorwaarden, vermeld in deze afdeling, bijkomende voorwaarden toepassen ten aanzien van:

- 1° de vereisten en verplichtingen voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurders van een voertuig waarmee het vervoer wordt verricht;
- 2° de vereisten voor de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid met inbegrip van de milieuvriendelijkheid en de toegankelijkheid en over het privégebruik van de voertuigen waarmee de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht;
- 3° de wijze waarop wordt aangetoond dat wordt voldaan wordt aan de regels die worden bepaald met toepassing van punt 1° en 2°;
- 4° de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen en de daaraan te stellen vereisten;
- 5° de minimale beschikbaarheid van de diensten voor het publiek;
- 6° de snelheid en de kwaliteit van de uitvoering van de diensten;
- 7° de gegevens van de dienst en de ritten en de daaraan te stellen vereisten;
- 8° de tarieven die worden gehanteerd door de exploitant, de affichering ervan en de betaalmethode.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de werking van de Mobiliteitscentrale.

Art. 26. De Vlaamse Regering bepaalt het model van de schriftelijke overeenkomst, vermeld in artikel 2, 5°, b), 3).

Afdeling 5. Klachtenbehandeling

Art. 27. De exploitant brengt de klanten of vervoerde personen op de hoogte van de wijze waarop klachten over het verrichten van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden behandeld.

De Vlaamse Regering legt de regels vast voor de kennisgeving, vermeld in het eerste lid, die kunnen verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi.

Art. 28. §1. Met behoud van de mogelijkheid om klacht in te dienen bij de politie en de personen, vermeld in artikel 33, die de Vlaamse Regering aanwijst of bij de vergunningverlenende gemeente, dan wel bij de machtigingverlenende gemeente, kan een klant of een vervoerde persoon die klachten heeft over de exploitant, de bestuurder, de tussenpersoon, het vervoer of de dienstverlening een verzoek tot behandeling van de klacht indienen bij het klachtenorgaan. Hij richt daarvoor een klacht aan het secretariaat van het klachtenorgaan, met een beschrijving van de feiten en een motivering.

De Vlaamse Regering bepaalt de samenstelling en de werking van het klachtenorgaan.

Er kan alleen een klacht worden ingediend bij het klachtenorgaan als de klacht eerst is voorgelegd aan de vergunningverlenende gemeente, dan wel de machtigingverlenende gemeente en zonder genoegdoening voor de klant of de vervoerde persoon is behandeld.

Als de vergunningverlenende gemeente, dan wel de machtigingverlenende gemeente de klacht niet binnen dertig dagen na indiening ervan heeft behandeld, wordt de klacht geacht zonder genoegdoening voor de klant of de vervoerde persoon te zijn behandeld.

§2. Het klachtenorgaan bespreekt de klacht en geeft, als dat nodig is, formele aanbevelingen om verdere klachten in de toekomst te voorkomen. De aanbevelingen worden schriftelijk aan de betrokken exploitant, aan de gemeente die de vergunning heeft afgegeven, en in voorkomend geval aan de gemeente die de machtiging heeft afgegeven, bezorgd.

Het klachtenorgaan brengt de klant of de vervoerde persoon op de hoogte van de aanbevelingen die zijn gegeven naar aanleiding van zijn klacht.

Het klachtenorgaan verwijst, overeenkomstig artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering, een klacht door naar de procureur des Konings.

Art. 29. In afwijking van artikel 27 en 28 bepaalt de Mobiliteitscentrale de wijze van klachtenbehandeling voor de OV-taxi's.

Afdeling 6. Gegevens

Art. 30. §1. Er wordt een gegevensbank ter beschikking gesteld die de volgende gegevens over de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer kan bevatten:

- 1° alle informatie over de uitgereikte vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen, alsook de gegevens van de aan de vergunning en machtiging verbonden voertuigen;
- 2° de geweigerde vergunnings- en machtigingsaanvragen en de geweigerde bestuurderspassen, alsook de reden van weigering, waaronder maar niet beperkt tot strafrechtelijke veroordelingen en medische ongeschiktheid als vermeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;
- 3° de geschorste vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen, de duur van de schorsing en de reden ervan, waaronder maar niet beperkt tot strafrechtelijke veroordelingen en medische ongeschiktheid als vermeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;
- 4° de ingetrokken vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen, de datum waarop de beslissing tot intrekking is genomen en de reden ervan, waaronder maar niet beperkt tot strafrechtelijke veroordelingen en medische ongeschiktheid als vermeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;
- 5° de beroepen tegen de schorsingen en de intrekkingen, alsook de beslissingen die genomen zijn over die beroepen.

§2. De gegevens worden verzameld en verwerkt om:

- 1° het administratief beheer van het vergunningensysteem door de Vlaamse steden en gemeenten te vergemakkelijken;
- 2° de controle te verhogen door een betere communicatie tussen lokale besturen en de bevoegde Vlaamse en federale diensten en tussen de lokale besturen onderling.

§3. De gemeenten voeren de nodige gegevens in de gegevensbank in. Ze kwalificeren als een verwerker als vermeld in verordening (EU) 2016/679, en voldoen aan de verplichtingen die in dat verband op hen rusten.

De Vlaamse Regering bepaalt tot welke gegevens uit de gegevensbank de gemeenten, de exploitanten, de beroepsinstantie, de politie en de overheidsdiensten die belast zijn met het administratieve beheer of de controle van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, toegang hebben.

De toegang, vermeld in het tweede lid, blijft beperkt tot die gegevens die noodzakelijk zijn voor de toepassing van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

§4. De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de gegevensbank, de gegevensinvoer en -verwerking en de passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.

§5. De Vlaamse Regering bepaalt de regels met betrekking tot het openbaar maken van de lijst met vergunde exploitanten, alsook welke vergunningsgegevens openbaar worden gemaakt en op welke wijze en met welke doeleinden zij openbaar worden gemaakt.

§6. De gegevens worden na stopzetting van de exploitatie voor tien jaar in de gegevensbank bijgehouden.

Art. 31. De Vlaamse Regering bepaalt welke gegevens de gemeente, de tussenpersonen en de sector van individueel bezoldigd personenvervoer haar moeten verstrekken over de exploitatie, alsook de frequentie van de mededeling.

De gegevens, vermeld in het eerste lid, zijn vertrouwelijk en alleen bestemd voor statistische doeleinden voor het personenvervoer, multimodaal personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid.

Hoofdstuk 3. Strafbepalingen

Afdeling 1. Strafsancties

Art. 32. §1. Worden 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 die straffen alleen, de personen die:

- 1° zonder vergunning een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteren;
- 2° zonder een vergunning individueel bezoldigd personenvervoer uitvoeren;
- 3° met een vergunning maar zonder machtiging een standplaats bezetten;
- 4° de door de Vlaamse Regering vastgelegde minimum- en maximumtarieven voor de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer niet respecteren;
- 5° de door de gemeente vastgelegde tarieven voor standplaatstaxi's niet respecteren;
- 6° geen gevolg geven aan het schriftelijke verzoek, vermeld in artikel 35, om de gegevens van de exploitant waarvoor hij bemiddelt of promotie maakt, mee te delen;
- 7° het oneigenlijk gebruikmaken op het grondgebied van het Vlaamse Gewest van een vergunning voor taxidiensten of diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder afgeleverd door een ander gewest. Onder oneigenlijk gebruik wordt verstaan het onwettig ronselen van klanten.

§2. Degene die een andere inbreuk pleegt op de bepalingen van dit decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan, die andere inbreuken zijn dan de inbreuken, vermeld in paragraaf 1, 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 die straffen alleen.

Met behoud van de toepassing van paragraaf 1 worden personen ook gestraft met de straffen, vermeld in het eerste lid, als ze bij herhaling de bepalingen overtreden van de vergunning.

§3. De politierechtbanken nemen kennis van de inbreuken, vermeld in dit artikel.

De rechter mag een voertuig waarmee de inbreuk is gepleegd verbeurdverklaren. Als het voertuig het bezit is van een andere persoon dan de veroordeelde, wordt de verbeurdverklaring alleen uitgesproken nadat de eigenaar van het goed gedagvaard is en de kans heeft gekregen om zijn verweermiddelen te doen gelden.

Afdeling 2. Handhaving

Art. 33. §1. Met behoud van de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan de andere officieren of agenten van gerechtelijke politie en aan de leden van het operationeel kader van de lokale en federale politie, houden de personen die de Vlaamse Regering aanwijst, toezicht op de naleving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

De Vlaamse Regering bepaalt de kentekens van hun functie.

§2. In het kader van de uitoefening van hun opdracht kunnen de personen, vermeld in paragraaf 1:

- 1° bevelen geven aan de bestuurders;
- 2° inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door personen te ondervragen en documenten en andere informatiedragers in te kijken;
- 3° de bijstand van de lokale en federale politie vorderen;
- 4° de vergunning inhouden totdat de inbreuk ophoudt te bestaan.

§3. De personen, vermeld in paragraaf 1, zijn bevoegd om de inbreuken vast te stellen bij proces-verbaal met bewijswaarde tot bewijs van het tegendeel. Een afschrift van het proces-verbaal wordt binnen veertien dagen na vaststelling van de inbreuk naar de overtreder gestuurd en, in voorkomend geval, naar de exploitant toegestuurd.

De exploitant verklaart, binnen acht dagen na de ontvangst van het afschrift van het proces-verbaal aan de personen, vermeld in paragraaf 1, of hij, conform artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek, burgerrechtelijk aansprakelijk is voor de overtreder.

§4. Met toepassing van artikel 23, lid 1, e) en h), van de verordening (EU) 2016/679 kunnen de personen, vermeld in paragraaf 1, beslissen om de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet toe te passen bij de verwerking van persoonsgegevens in het kader van een onderzoek dat betrekking heeft op een welbepaalde natuurlijke persoon, als voldaan wordt aan de voorwaarden, vermeld in het tweede tot en met het zesde lid.

De mogelijkheid, vermeld in het eerste lid, geldt alleen gedurende de periode waarin de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle, een onderzoek of de voorbereidende werkzaamheden in het kader van de decretale en reglementaire opdrachten van de personen, vermeld in paragraaf 1, die daarmee verband houden, en op voorwaarde dat het voor het goede verloop van het onderzoek noodzakelijk is of kan zijn dat de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet worden toegepast.

De personen, vermeld in paragraaf 1, moeten de beslissing, vermeld in het eerste lid, in voorkomend geval rechtvaardigen op verzoek van de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het vlak van gegevensbescherming.

Nadat het onderzoek afgesloten is, worden de rechten, vermeld in artikel 15 tot en met 22 van de voormelde verordening, in voorkomend geval conform artikel 12 van de voormelde verordening, opnieuw toegepast.

Als een dossier dat persoonsgegevens als vermeld in het eerste lid, bevat, is verzonden naar het Openbaar Ministerie en kan leiden tot activiteiten onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, en er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek onder leiding van het Openbaar Ministerie of een onderzoeksrechter, mogen de personen, vermeld in paragraaf 1, op verzoek van de betrokkene overeenkomstig artikel 15 tot en met 22 van de voormelde verordening pas antwoorden nadat het Openbaar Ministerie of in voorkomend geval de onderzoeksrechter aan de personen, vermeld in paragraaf 1, heeft bevestigd dat een antwoord het onderzoek niet in het gedrang brengt of kan brengen.

Als de betrokkene in het geval, vermeld in het eerste lid, en tijdens de periode, vermeld in het tweede lid, een verzoek indient op basis van artikel 15 tot en met 22 van de voormelde verordening, verwijzen de personen, vermeld in paragraaf 1, hem door naar de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het vlak van gegevensbescherming. Die bevoegde toezichthoudende autoriteit op het vlak van gegevens-

bescherming deelt uitsluitend aan de betrokkene mee dat de nodige verificaties zijn verricht.

Art. 34. §1. De personen, vermeld in artikel 33, §1, en de andere officieren of agenten van gerechtelijke politie en de leden van het operationeel kader van de lokale en federale politie die een inbreuk op artikel 32, §2, vaststellen, kunnen, met de instemming van de overtreder, onmiddellijk een geldsom innen.

Door betaling van de geldsom, vermeld in het eerste lid, vervalt de strafvordering, tenzij het Openbaar Ministerie binnen een maand vanaf de dag van de betaling, de overtreder met een beveiligde zending op de hoogte brengt van zijn voornemen die vordering in te stellen.

§2. Als artikel 32, §2, overtreden wordt en de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt of weigert te betalen, geeft hij een som in consignatie die gelijk is aan het totaalbedrag van de onmiddellijke inningen die per inbreuk verschuldigd zijn.

Als de in consignatie te geven som niet betaald wordt, kan het voertuig ingehouden worden gedurende maximaal 96 uren vanaf de vaststelling van de inbreuk.

Als na afloop van de periode, vermeld in het tweede lid, nog altijd niet betaald is, kan het voertuig in beslag genomen worden. Het beslag wordt opgeheven na betaling van de vereiste geldsom en de eventuele bewaringskosten van het voertuig.

§3. Als de strafvordering tot een veroordeling leidt:

- 1° wordt de onmiddellijk geïnde som toegerekend op de gerechtskosten en de uitgesproken geldboete, en wordt het eventuele overschot terugbetaald;
- 2° wordt het voertuig verkocht als de geldboete en de gerechtskosten niet binnen veertig dagen na de uitspraak betaald worden. De opbrengst van de verkoop dient voor de dekking van de geldboete, de gerechtskosten en de eventuele bewaringskosten van het voertuig. Het eventuele overschot wordt aan de betrokkene terugbetaald.

§4. Als de strafvordering tot een vrijspraak leidt:

- 1° wordt de onmiddellijk geïnde som teruggegeven;
- 2° wordt de in consignatie gegeven som of het in beslag genomen voertuig teruggegeven.

§5. Als de strafvordering tot een voorwaardelijke veroordeling leidt:

- 1° wordt de onmiddellijk geïnde som teruggegeven na aftrek van de gerechtskosten;
- 2° wordt de in consignatie gegeven som teruggegeven na aftrek van de gerechtskosten. Het in beslag genomen voertuig wordt teruggegeven nadat de gerechtskosten betaald zijn en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn.

§6. In geval van de toepassing van een minnelijke schikking als vermeld in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering, wordt de onmiddellijk geïnde som of wordt de in consignatie gegeven som op de door het Openbaar Ministerie vastgestelde som toegerekend en wordt het eventuele overschot terugbetaald.

§7. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden voor de inning en het bedrag en de indexering van de onmiddellijk geïnde som.

Art. 35. De tussenpersonen, vermeld in artikel 2, 10°, moeten voor de exploitanten met een vergunning, vermeld in artikel 6, §1, waarvoor ze bemiddelen of

promotie maken, op schriftelijk verzoek, de gegevens meedelen aan de agenten van de federale en lokale politie en aan de gemachtigde personen, vermeld in artikel 33, §1. Deze gegevens kunnen worden opgevraagd in het kader van een steekproef, bij twijfel of de exploitant voldoet aan de voorwaarden van dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten, of in het kader van een klacht over de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer.

De Vlaamse Regering bepaalt de gegevens die de tussenpersonen dienen te verstrekken en de daaraan te stellen vereisten.

Hoofdstuk 4. Wijzigingsbepalingen

Art. 36. In artikel 2 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009, worden punt 4° en 5° opgeheven.

Art. 37. In artikel 3 van hetzelfde decreet worden punt 1° en 3° opgeheven.

Art. 38. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 4 april 2014, worden hoofdstuk V, dat bestaat uit artikel 25 tot en met 40, en hoofdstuk VI, dat bestaat uit artikel 41 tot en met 52, opgeheven.

Art. 39. In artikel 63, §1, van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 8 mei 2009, worden punt 5° tot en met 10° opgeheven.

Art. 40. In artikel 70 van hetzelfde decreet wordt punt 19° opgeheven.

Art. 41. In hoofdstuk IX, afdeling 3, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 13 februari 2004, worden onderafdeling B, die bestaat uit artikel 73 tot en met 76, en onderafdeling C, die bestaat uit artikel 77, opgeheven.

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Art. 42. De houders van vergunningen voor een taxidienst of voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, die afgegeven zijn krachtens het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, zoals van kracht vóór de inwerkingtreding van dit decreet, worden ertoe gemachtigd hun diensten te blijven exploiteren conform de voorwaarden en gedurende de resterende duurtijd van de lopende vergunning.

Art. 42. Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum en uiterlijk op 1 januari 2020.

Brussel, 7 december 2018.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

BIJLAGE BIJ DE MEMORIE VAN TOELICHTING:
Reguleringsimpactanalyse (RIA)



Reguleringsimpactanalyse voor het voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

1 Gegevens van het advies

1.1 Gegevens van de regelgeving

nummer taal- en wetgevingstechnisch advies	2017/470
bevoegde minister(s) van de regelgeving	Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn Ben Weyts
RIA	Ja
JoKER	Nee
armoedetoets	Nee
link naar de regelgevingsagenda	<Vul hier de gewenste informatie in>

1.2 Gegevens van de aanvrager

e-mailadres	eric.sempels@mow.vlaanderen.be
organisatie	Vlaamse overheid
beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
entiteit	Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Beleid, Team Duurzame Personenmobiliteit

2 Titel en fase



Deze Reguleringsimpactanalyse heeft betrekking op het voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer. Het voorontwerp van decreet zal begin februari 2018 aan de Vlaamse Regering

voorgelegd worden voor een eerste principiële goedkeuring, minstens tegelijk met de definitieve goedkeuring van het voorontwerp van decreet zelf.

3 Samenvatting

Deze Reguleringsimpactanalyse werd opgemaakt naar aanleiding van de geplande actualisering en modernisering van het individueel bezoldigd personenvervoer, zoals gevraagd door het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering in haar resolutie van 17 juni 2015.¹ Vandaag is dit op Vlaams niveau gereguleerd door het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg (Decreet Personenvervoer) en het besluit van 18 juli 2003 van de Vlaamse Regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (Taxi- en VVB-Besluit).

In navolging van de voormelde resolutie kondigde de minister in zijn beleidsbrief 2015-2016 aan werk te willen maken van een hervorming van de Vlaamse taxiregelgeving. Dit voornemen werd opnieuw uitgesproken in de beleidsbrief 2016-2017. Hierin werd gesteld dat de geplande hervorming van de wetgeving onder meer tot doel heeft om: de taxi als een meer aantrekkelijk en toegankelijk vervoersmiddel op de kaart te zetten; mee te stappen in het verhaal van vernieuwing zonder daarbij elementen zoals kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact uit het oog te verliezen; naar een nieuw evenwicht te gaan waarbij zowel de huidige taxisector als nieuwe vervoersconcepten kansen krijgen binnen eenzelfde wettelijk kader.

De conceptnota betreffende de hervorming van de taxiregelgeving die op 24 maart 2017 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd,² bouwde verder op deze doelstellingen.

In deze RIA worden twee potentiële beleidsopties besproken om de doelstellingen te bereiken:

1. Het verderzetten van de huidige beleidsmaatregelen, met name de vergunningverlening via het decreet en besluit (nuloptie).
2. De opmaak van een nieuw decreet en besluit op basis van de resolutie en de conceptnota.

Er wordt gekozen voor beleidsoptie twee.

Samengevat betekent beleidsoptie 2:

- Meer duidelijkheid: één enkele vergunning voor het hele Vlaamse grondgebied
- Lokale besturen spelen een rol bij de toegang tot de markt (afleveren vergunning) en leggen de vereisten vast voor het afleveren van een machtiging voor een standplaats
- Ruimte voor nieuwe spelers, doch met garantie van veiligheid en kwaliteit voor de gebruikers door uniforme exploitatievoorwaarden voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest
- Vrije tarifiering die leidt tot concurrentiële prijszetting
- Optimalisering inzet voertuigen
- Optimalisering gegevensuitwisseling via een geactualiseerde gegevensbank
- Centralisering van klachten
- Efficiëntere handhaving van inbreuken, door speciaal daartoe aangewezen personen (naast de politie) en onmiddellijke inning

Voor de Vlaamse overheid zijn er financiële implicaties voor wat betreft het actualiseren van de gegevensbank. De financiële impact van het klachtenbeheer kan op dit moment moeilijk ingeschat worden daar de samenstelling en werking van het klachtenorgaan nader dienen bepaald te worden en er op dit moment ook nog geen inschatting kan gemaakt worden van de instroom aan klachten. Op het vlak van handhaving wordt de huidige praktijk van de politionele handhaving verder gezet waardoor op dit vlak eveneens geen meeruitgaven voor de Vlaamse Overheid te verwachten zijn.

¹ Voorstel van resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer, stuknr. 301 (2014-2015).

² VR 2017 2403 DOC.0279/1BIS.

4 Probleembeschrijving

De organisatie van het individueel bezoldigd personenvervoer wordt vandaag hoofdzakelijk gereguleerd door gewestelijke regelgeving. Voor het Vlaamse Gewest maakt het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg (Decreet Personenvervoer) met betrekking tot de bezoldigde vervoersdiensten een onderscheid tussen een geregelde en een ongeregelde dienstverlening, waarbij die laatste verricht wordt met voertuigen voor het vervoer van ten hoogste negen personen, de bestuurder inbegrepen.

Binnen het ongeregelde vervoer wordt vervolgens de opdeling gemaakt tussen taxivervoer en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (VVB). Het besluit van 18 juli 2003 van de Vlaamse Regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (Taxi- en VVB-Besluit), geeft verdere uitwerking aan het decreet. De reglementering werd opgesteld om de exploitatie van taxidiensten en VVB-diensten te onderwerpen aan een minimaal aantal regels met het oog op het aanbieden van een veilige en transparante dienstverlening.

Hoewel de huidige regelgeving een duidelijk onderscheid maakt tussen taxidiensten en VVB-diensten, waarbij deze laatste oorspronkelijk was opgevat als de restcategorie van vervoerdiensten die met kleine voertuigen worden uitgevoerd, wordt de opdeling in de praktijk niet zo strikt toegepast. Op 31 december 2016, telde Vlaanderen 3.180 vergunde VVB-voertuigen, tegenover 2.071 vergunde taxivoertuigen. Bepaalde vervoerders maken, hoewel ze volgens de letter van de wet taxidiensten uitvoeren, immers gebruik van het meer flexibele vergunningstelsel voor VVB-diensten. Andere vervoerders beschikken dan weer over zowel een taxivergunning als een VVB-vergunning.

Het aantal vergunde voertuigen is in bepaalde regio's ook beduidend hoger dan in andere. Het bezoldigd ongeregeld personenvervoer heeft in Vlaanderen bijgevolg nog veel groeipotentieel. Het fenomeen van het dalende wagenbezit bij jongere generaties, maakt dat hun afhankelijkheid van alternatieve vormen van vervoer zal toenemen. In grootstedelijke context zijn deze alternatieven reeds goed uitgebouwd en kan de taxisector deze toenemende vraag mee helpen opvangen. Daarnaast biedt ook het perspectief van de inschakeling van het taxivervoer in het concept van de basisbereikbaarheid nieuwe mogelijkheden voor het individueel personenvervoer in heel Vlaanderen.

Net zoals andere sectoren is ook de sector van het personenvervoer volop in beweging. Nieuwe innovatieve vervoersconcepten krijgen in de praktijk vorm. Wereldwijd stellen we een snelle opkomst vast van verschillende innovatieve toepassingen waarbij vaak een digitaal netwerk of app gebruikt wordt om vervoerders en eindgebruikers met elkaar in verbinding te stellen, en zo het nodige transport te regelen.

Nieuwe spelers, zoals Uber, CarASAP, Djump en Curb, staan klaar om een deel van deze extra vraag naar meer individueel personenvervoer en vervoer op maat, zij het vanuit een vaak andere bedrijfslogica, mee in te vullen. Vanuit hun andere kijk op mobiliteit en een meer innovatieve benadering – zoals bijvoorbeeld door middel van de app Taxi.eu – willen ze een antwoord bieden op een bepaalde maatschappelijke vraag, die naar eigen zeggen complementair is aan de vraag die vandaag reeds beantwoord wordt door de reguliere sector.

Toch bestaat de vrees dat de veiligheid van het cliënteel niet gewaarborgd is, dat er onvoldoende zekerheid is over de staat van het voertuig, de opleiding van de bestuurders en de mate waarin het voertuig en zijn inzittenden verzekerd zijn. Er zijn bovendien bedenkingen bij de transparantie inzake fiscaliteit en het respecteren van de sociale wetgeving en de privacywetgeving. Nochtans is een gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening belangrijk, ook in de vervoerssector.

Advocaat-generaal Szpunar van het Hof van Justitie van de Europese Unie benadrukte in zijn conclusie in zaak C-434/15, dat – hoewel het elektronische platform Uber weliswaar een innovatief concept is – het desondanks behoort tot de vervoerssector. Dit impliceert dat Uber zich dient te schikken naar de geldende regelgeving ten aanzien van taxiplatformen en -centrales. Chauffeurs die in opdracht rijden van Uber dienen te beschikken over de volgens het nationale recht vereiste vergunningen en licenties. Om die reden werden reeds vergunningen door gemeenten geweigerd of zelfs ingetrokken. Het Hof van Justitie trad het standpunt van advocaat-generaal Szpunar ondertussen bij.

Toch zijn nieuwe innovatieve ontwikkelingen een logische en positieve ontwikkeling en bijgevolg een opportuniteit voor de taxisector en de sector van het verhuur van voertuigen met bestuurder. Innovatie kan namelijk een aantal belangrijke voordelen met zich meebrengen voor de klant, onder meer op het vlak van transparantie, toegankelijkheid en klantvriendelijkheid. Desalniettemin dient de veiligheid van de passagiers te worden gewaarborgd door garanties naar exploitant, bestuurder en voertuig toe in te bouwen.

Ook voor de exploitant biedt innovatie voordelen. Enerzijds kunnen vraag en aanbod beter op elkaar aansluiten, waardoor de vervoerders hun diensten meer kostenefficiënt kunnen uitvoeren. Doordat het voor gebruikers anderzijds eenvoudiger en aantrekkelijker wordt om een dergelijke vervoersdienst te bestellen voor zijn of haar verplaatsingen, zal de vraag verder toenemen.

5 Beleidsdoelstelling

In haar resolutie zoals goedgekeurd in de plenaire vergadering van 17 juni 2015, vroeg het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering de taxiregelgeving te actualiseren en te moderniseren.³

In navolging van de voormelde resolutie kondigde de minister in zijn beleidsbrief 2015-2016 aan werk te willen maken van een hervorming van de Vlaamse taxiregelgeving. Dit voornemen werd opnieuw uitgesproken in de beleidsbrief 2016-2017. Hierin werd gesteld dat de geplande hervorming van de wetgeving onder meer tot doel heeft om: de taxi als een meer aantrekkelijk en toegankelijk vervoersmiddel op de kaart te zetten; mee te stappen in het verhaal van vernieuwing zonder daarbij elementen zoals kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact uit het oog te verliezen; naar een nieuw evenwicht te gaan waarbij zowel de huidige taxisector als nieuwe vervoersconcepten kansen krijgen binnen eenzelfde wettelijk kader.

De conceptnota betreffende de hervorming van de taxiregelgeving die op 24 maart 2017 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd,⁴ bouwde verder op deze doelstellingen, en benadrukte dat taxivervoer in eerste instantie een volwaardige plaats moet innemen in het Vlaamse vervoersmodel. Een streven naar een hoger taxigebied of gedeeld wagengebruik strookt ook met een streven naar een meer duurzame mobiliteit.

Met de modernisering wordt daarnaast het evenwicht tussen innovatie en flexibiliteit enerzijds en normering anderzijds beoogt. Vernieuwing moet worden geïntegreerd in de regelgeving, zonder daarbij elementen zoals kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact uit het oog te verliezen. De nieuwe regelgeving heeft waar mogelijk een technologieneutraal karakter en er wordt tevens van de gelegenheid gebruik gemaakt om de historisch gegroeide overdreven regellast in te perken.

De verschillende betrokken belanghebbenden werden in de aanloop naar het voorontwerp van decreet meermaals geconsulteerd en hun suggesties en bekommernissen werden in de mate van het mogelijke meegenomen, opdat dit een zo breed mogelijk draagvlak zou hebben. De huidige "klassieke" taxi- en VVB-sector wordt het perspectief geboden dat ze ook in de toekomst hun dienstverlening kunnen verderzetten, waarbij zij evenwel worden gestimuleerd om een meer innovatieve bedrijfsvoering na te streven. De nieuwe vervoersconcepten inzake het bezoldigde personenvervoer moeten zich daarnaast inschakelen in het hetzelfde regelgevende kader. Om tegemoet te komen aan de bezorgdheden van de gemeenten en de vakorganisaties, wordt tot slot het kader inzake controle en handhaving uitgebreid.

6 Opties

→ Optie 1: voorzetting van een bestaande toestand (nuloptie)

Het verderzetten van de huidige beleidsmaatregelen, met name de vergunningverlening via het decreet en besluit

De nuloptie betreft de situatie zonder extra maatregelen of extra overheidstussenkomst.

³ Voorstel van resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer, stuknr. 301 (2014-2015).

⁴ VR 2017 2403 DOC.0279/1BIS.

De vergunningverlening verloopt verder overeenkomstig de bepalingen in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg (Decreet Personenvervoer) en het besluit van 18 juli 2003 van de Vlaamse Regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (Taxi- en VVB-Besluit).

→ Optie 2: nieuwe beleidsmaatregel(en) – gekozen optie

De opmaak van een nieuw decreet en besluit op basis van de resolutie en de conceptnota

Op basis van de bepalingen in de resolutie en de conceptnota, wordt een nieuw decreet opgesteld betreffende individueel bezoldigd personenvervoer, met bijhorend besluit. De bepalingen in het ontwerp van decreet werden gedurende de totstandkoming ervan afgestemd met een aantal betrokken stakeholders (zoals nader omschreven in hoofdstuk 13).



7 Analyse van de effecten

Doelgroepen

Betrokken partijen:

- De Vlaamse Overheid: departement Mobiliteit en Openbare Werken

Doelgroepen

- Lokale besturen in het Vlaamse Gewest
- De aanbieders van diensten voor bezoldigd individueel personenvervoer
- Nieuwe spelers op de markt
- Bestuurders van voertuigen die worden ingezet voor diensten voor bezoldigd individueel personenvervoer
- De gebruikers van diensten voor bezoldigd individueel personenvervoer

Optie 1 (nuloptie)

Effectbeschrijving

De nuloptie heeft als voornamelijk als voordeel dat alle stakeholders vertrouwd zijn met het huidige systeem. Toch zijn er een aantal nadelige effecten verbonden aan het behoud van de huidige regelgeving, die reeds werden toegelicht in hoofdstuk 4.

Vergelijkingstabel van alle effecten

doelgroepen	voordelen		nadelen	
	omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
Lokale besturen	• Vertrouwdheid met het huidige systeem • Grote sturende rol, door middel van specifieke exploitatievoorwaarden op gemeentelijk niveau		• Handhaving verloopt niet steeds efficiënt • Oneigenlijk gebruik van de categorie VVB's	

Aanbieders van diensten	• Vertrouwdheid met het huidige systeem • Sterke regulering van de exploitatievoorwaarden vermijdt de komst van nieuwe spelers		• Risico dat nieuwe spelers op de markt komen zonder aan dezelfde vereisten te voldoen • Geen vrije tarifiering • Vergunning voor taxidiensten beperkt tot het grondgebied van één gemeente	
Nieuwe spelers	• Nieuwe spelers slippen soms door de mazen van het net, en hoeven op die manier niet te voldoen aan de strenge exploitatievoorwaarden die gelden voor de klassieke sector		• Weinig ruimte in de regelgeving voor innovatieve technologieën of een ander bedrijfsmodel • Geen vrije tarifiering	
Bestuurders	• Vertrouwdheid met het huidige systeem		• Geen vereisten voor bestuurders op Vlaams niveau met ruimte voor misbruiken	

Gebruikers			• Geen garanties inzake veiligheid, etc. betreffende de dienstverlening van nieuwe spelers • Gebieden met weinig dienstverlening / onderbenutting groeipotentieel • Niet altijd transparantie inzake tarieven / te verwachten eindbedrag • Geen centraal klachtensysteem	
Vlaamse overheid	• Vertrouwdheid met het huidige systeem		• Gebieden met weinig dienstverlening / onderbenutting groeipotentieel	

Optie 2: nieuwe beleidsmaatregel(en) – gekozen optie

Effectbeschrijving



De beleidsdoelstelling beoogt de volgende effecten:

- "- We streven een gelijk speelveld na voor vergelijkbare dienstverlening.
- De kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid van de dienstverlening, in het belang van de klant, staan voorop.
- De capaciteit van taxi's wordt optimaal benut.
- Lokale besturen blijven in de mogelijkheid de taxisector te reguleren.
- Het nieuwe kader laat ruimte voor een mogelijke, toekomstige inschakeling van het taxivervoer in het vervoersconcept van de basisbereikbaarheid."

- Gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening

Vandaag maakt de Vlaamse regelgeving ten aanzien van het individueel bezoldigd personenvervoer een onderscheid tussen het taxivervoer en VVB-diensten. Deze indeling is niet zo zeer gelinkt aan de aard van de dienstverlening, doch wel aan de wijze waarop de dienst wordt aangeboden aan de klant en de duur van de gesloten overeenkomst. Zo kan een VVB-voertuig volgens de huidige wettelijke bepalingen pas ingezet worden wanneer de rit op voorhand schriftelijk wordt besteld en wanneer er sprake is van een minimale dienstverlening van drie uur. In de andere gevallen wordt momenteel gesproken van taxidiensten.

In de praktijk is het onderscheid tussen beide categorieën evenwel minder scherp. Zo bieden VVB-bestuurders in de feiten vaak ook ritten met een duur van minder dan drie uur en dus taxidiensten aan, waardoor een *level playing field* tussen verschillende aanbieders vandaag *de facto* niet gegarandeerd is.

Om hierop een antwoord te bieden en vanuit een streven naar een eenvoudige en eenvormige regelgeving, wordt één geïntegreerd kader voorgesteld voor alle “diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer”. Deze overkoepelende term wordt ook gehanteerd om de desbetreffende diensten te benoemen. Het betreft enkel bezoldigd personenvervoer, met name het vervoer van personen waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de eigenlijke vervoersonkosten. Concreet wordt er door de gemeente waar een exploitatiezetel van de kandidaat-exploitant gevestigd is – na een onderzoek van de exploitatievoorwaarden – een vergunning afgegeven voor het exploiteren van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer. Hoewel er in de regelgeving een onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende categorieën van diensten, al naargelang de wijze van terbeschikkingstelling van het voertuig, wordt deze wijze niet vermeld op de vergunning. Zolang wordt voldaan aan de exploitatievoorwaarden voor de desbetreffende categorie, kan de exploitant met één en dezelfde vergunning het voertuig dus inzetten als straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer of OV-taxi. Om een standplaatstaxi te exploiteren, is evenwel – naast de afgeleverde vergunning – nog een bijkomende machtiging nodig van de gemeente op wiens grondgebied de standplaats zich bevindt.

Dit biedt een maximale flexibiliteit aan de exploitant, aangezien er geen nieuwe vergunning moet worden aangevraagd telkenmale de exploitant zou beslissen het voertuig op een welbepaalde manier ter beschikking te stellen aan het publiek.

Het wordt aldus perfect mogelijk dat een standplaatstaxi – nadat een klant instapte aan een standplaats aan het station – na de desbetreffende rit een klant oppikt op straat na handopsteking, en dit met één en dezelfde vergunning. Een voertuig dat tijdens weekends wordt ingezet voor ceremonieel vervoer, zoals een huwelijk, kan tijdens de week fungeren als OV-taxi die wordt ingeschakeld door de Mobiliteitscentrale.

Van alle exploitanten van individueel bezoldigd personenvervoer wordt uiteraard verwacht dat de exploitatievoorwaarden van de desbetreffende categorie van terbeschikkingstelling worden gerespecteerd. Een resultaatgerichte handhaving helpt de naleving ervan bewaken. De regelgeving creëert de mogelijkheid om het toezicht niet enkel te laten uitoefenen door de politiediensten, maar tevens door personen aangewezen door de Vlaamse Regering. Zowel de politiediensten als de door de Vlaamse Regering aangewezen personen kunnen zowel overgaan tot een controle ter plaatse van het voertuig en de bestuurder, als tot een controle van de exploitant.

Als gevolg van een gebrek aan mensen en middelen bij de politie en de parketten worden inbreuken momenteel vaak niet vastgesteld of, als ze wel worden vastgesteld, geseponeerd en *de facto* niet vervolgd. Om hieraan te remediëren wordt voor bepaalde inbreuken op de regelgeving, een onmiddellijke inning mogelijk.

- Kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid van de dienstverlening in het belang van de klant

In een streven naar een vereenvoudiging van regelgeving wordt op het vlak van exploitatievoorwaarden maximaal naar een gemeenschappelijk normenkader gegaan voor het individueel bezoldigd personenvervoer, zowel op het niveau van de exploitant, van het voertuig, als van de bestuurder. Met de regionalisering van de vestigingsvoorwaarden in navolging van de zesde staatshervorming, beschikt het Vlaamse Gewest over een extra hefboom om een kwaliteitsvolle dienstverlening door de bestuurder van het voertuig naar de klant of de vervoerde persoon te garanderen.

Waar de exploitatievoorwaarden vandaag eerder summier zijn beschreven in de Vlaamse regelgeving en daardoor vaak noodgedwongen verankerd worden in gemeentelijke reglementen, wordt met een meer concrete uitwerking in een Vlaams kader de uniformiteit hieromtrent over heel Vlaanderen beter bewaakt. Dergelijke uniformiteit is ook het logische gevolg van het feit dat de vergunning – ook al wordt deze uitgereikt door de gemeenten – geldig is op het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest.

De exploitatievoorwaarden kunnen echter wel verschillen al naar gelang de categorie van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer die worden verricht. Indien nodig, laat de opdeling tussen straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en OV-taxi toe om, met aandacht voor het gelijk speelveld tussen de verschillende categorieën, een zekere differentiatie in te bouwen ten aanzien van onder meer het minimale

uitrustingsniveau van voertuigen en de wijze van contractsluiting. Zo zou het niet opportuun zijn om een ceremoniewagen te verplichten een taxilicht te dragen. Een speciale nummerplaat is daarentegen wel voor alle voertuigen nuttig, als herkenningsteken met het oog op een efficiënte controle. Er wordt gewaakt over de proportionaliteit van de exploitatievoorwaarden in relatie tot het bereiken van bepaalde doelstellingen. Daarnaast willen we overdreven regellast vermijden. De differentiatie inzake exploitatievoorwaarden wordt overgelaten aan de Vlaamse Regering.

Voor wat betreft het verlenen van de machtiging voor standplaatstaxi's, die slechts geldig is voor het grondgebied van de gemeente die de machtiging verleende, kan de gemeente bovendien bijkomende voorwaarden opleggen in een gemeentelijk reglement. Dit kan gaan van een bepaald verplicht herkenningsteken, tot bepaalde kennisvereisten gesteld aan bestuurders. Voor de OV-taxi's is het de Mobiliteitscentrale die desgevallend bijkomende voorwaarden kan toepassen, zoals inzake milieuvriendelijkheid of toegankelijkheid van het voertuig, bijvoorbeeld binnen het kader zoals bepaald door de vervoerregioraad.

Vandaag wordt de hoogte van de taxitarieven bepaald bij beslissing van de gemeenteraad of het college van burgemeester en schepenen. In de nieuwe regelgeving geldt een vrije tarifiering waardoor vraag en aanbod naar een natuurlijk evenwicht evolueren en de dienstverlening steeds aan een marktconforme prijs wordt verricht zoals bepaald in de economische wetgeving. Als zou blijken dat dit niet voldoende zou zijn, kunnen minimumtarieven in het uitvoeringsbesluit worden ingeschreven, die kunnen verschillen naargelang het gaat om een straattaxi, een standplaatstaxi, ceremonieel vervoer of een OV-taxi. Het ontwerp van decreet laat hiertoe de nodige ruimte.

De OESO merkt op dat in landen met vrije tarifiering voor taxi's, de wachttijden doorgaans korter zijn (o.m. door het stijgend aantal taxi's) en de prijzen lager, wat leidt tot meer klanttevredenheid. Teneinde marktimperfecties op te vangen (bv. monopolies), raadt de OESO echter wel een zekere vorm van prijsregulering aan. Dergelijke prijsregulering hoeft niet noodzakelijkerwijze te bestaan uit maximumtarieven, maar het kan ook gaan om "zachtere" vormen van regulering, zoals de tariefopbouw en -structuur (bijvoorbeeld via de taxameter) en transparantie (bijvoorbeeld voorafgaand aan de rit het eindbedrag kennen), waarbij wordt gedifferentieerd tussen de opstap-, aanhoud- en bestelmarkt. Teneinde misbruiken in Zweden – waar vrije tarifiering geldt – op te vangen, werd in 2015 bijvoorbeeld de bepaling ingevoerd in de wetgeving dat wanneer de rit meer kost dan een bepaald bedrag (ongeveer 56 EUR), het volledige eindbedrag op voorhand moet gekend zijn. Om die reden wordt dan ook opgenomen dat de tarieven steeds op voorhand op een transparante wijze worden meegedeeld aan de kandidaat-klant.

De klant verdient een goede bescherming. De exploitant maakt dan ook kenbaar op welke wijze klachten over het verrichten van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer door hem worden behandeld, daar hij het eerstelijns klachtenbehandelingskanaal is. De kennisgeving gebeurt niet enkel in het voertuig zelf of na afloop van de rit. Dit kan ook bij bestelling zijn, aangezien er voldoende informatie beschikbaar moet zijn om een klacht in te dienen als het voertuig niet komt opdagen. Daarnaast wordt ook voorzien in een klachtenorgaan als tweedelijns klachtenbehandelingskanaal. Het voordeel is dat meldingen op die manier worden gecentraliseerd, vooraleer deze desgevallend door te verwijzen (bijvoorbeeld naar de politie met het oog op bestraffing of naar de gemeente met het oog op het intrekken of schorsen van de vergunning) of zelf te behandelen. In dat laatste geval bespreekt het klachtenorgaan de klacht en geeft het, als dat nodig is, formele aanbevelingen om verdere klachten in de toekomst te voorkomen. De aanbevelingen worden schriftelijk aan de betrokken exploitant overgemaakt. Het klachtenorgaan brengt tevens de klant op de hoogte van de aanbevelingen die werden gegeven naar aanleiding van zijn klacht.

Ten behoeve van de gemeenten, wordt er een centrale gegevensbank ter beschikking gesteld. Wanneer een taxivergunning of VVB-vergunning wordt aangevraagd, dan is het de bedoeling dat de gemeente die de vergunningsaanvraag behandelt, alle noodzakelijke gegevens in de databank invult, zoals de naam van de exploitant, het aantal vergunde voertuigen, de duurtijd van de vergunning, enz. De databank is een handig werkinstrument voor het administratieve beheer door de gemeenten. Daarnaast kan ook aan de exploitanten een beperkte toegang tot de databank worden toegekend met het oog op het beheer van specifieke data. De databank is hiermee bruikbaar als informatie- en communicatieplatform om de bepalingen in de regelgeving te kunnen handhaven, niet enkel op administratief en politieel vlak, maar ook voor wat betreft de sociale, fiscale en arbeidsinspectie. Ook de communicatie tussen gemeenten onderling wordt via de gegevensbank gefaciliteerd. Zeker nu de voertuigen kunnen opereren op het grondgebied van andere gemeenten dan die van de vergunningverlenende gemeente, is dergelijke communicatie noodzakelijk met het oog op een efficiënte handhaving. Daarnaast kan de provinciegouverneur, als beroepsinstantie voor de weigeringsbeslissingen van

vergunningen en de schorsing of intrekking van vergunningen, ook toegang krijgen tot dit platform. Nieuw is dat het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken – naar analogie met wat nu reeds gebeurt voor de vergunde voertuigen in het Waalse Gewest – de lijst met vergunde exploitanten openbaar zal maken.

Naast de gegevens – bestemd voor statistische doeleinden – betreffende de exploitatie die de gemeenten haar moet verstrekken, kan de Vlaamse Regering nu ook bepalen dewelke de sector zelf dient mee te delen, onder meer met het oog op het stimuleren van multimodaal personenvervoer zoals het tot stand brengen van één ticket- en tariefsysteem over verschillende modi.

- Optimale benutting van de capaciteit van de voertuigen

Op basis van de nieuwe regelgeving hebben de straattaxi's de mogelijkheid om klanten op te pikken, zowel op privaat als op publiek domein. Dit kan dan na voorafgaandelijke bestelling of (digitale) schriftelijke overeenkomst, maar evenzeer na handopsteking op openbaar domein. De vergunning voor het exploiteren van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, is geldig voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest, onder meer met het oog op het faciliteren van vervoer van en naar (inter)nationale vervoersknopen zoals luchthavens, stationsomgevingen of P+R's. Hierdoor wordt het voor voertuigen mogelijk gemaakt om in regio's waar de vorige klant naar toe werd gebracht, op zoek te gaan naar nieuwe klanten en wordt vermeden dat vele kilometers noodgedwongen worden afgelegd met een leeg voertuig.

Het gebruik van standplaatsen wordt daarentegen een exclusief voorrecht voor standplaatstaxi's die hiervoor de expliciete machtiging hebben ontvangen van de betrokken gemeente. De Vlaamse Regering kan in dat kader een perimeter instellen rondom de standplaatsen, of zelfs rondom bepaalde belangrijke attractiepolen zoals de nationale luchthaven. Binnen deze perimeter zouden straattaxi's geen klanten kunnen oppikken, behoudens wanneer het voertuig op voorhand besteld werd.

Vanuit de doelstelling om voertuigen optimaal in te schakelen, kunnen diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, tevens collectieve ritten uitvoeren. De terbeschikkingstelling van het voertuig aan het publiek heeft in dat geval betrekking op elk van de plaatsen van het voertuig en niet op het voertuig zelf.

- Lokale besturen blijven in de mogelijkheid de sector te reguleren

De lokale besturen hebben vandaag een grote sturende rol in de wijze waarop het taxivervoer wordt georganiseerd. Ook in het nieuwe kader wordt deze rol behouden, maar wordt voorzien in een aantal bijstellingen die het de gemeenten eenvoudiger moet maken deze taken op te nemen.

Gemeenten bewaken vooreerst de kwalitatieve toegang tot de markt door de noodzakelijke vergunningen te verlenen. De vergunningsaanvraag wordt ingediend in de gemeente in het Vlaamse Gewest waar de kandidaat-vergunninghouder over een exploitatiezetel beschikt. Wanneer de werkgever een exploitatiezetel in het Nederlands taalgebied heeft, moet het Nederlands worden gebruikt voor de sociale betrekkingen tussen de werkgever en de werknemers, en ook voor de wettelijk voorgeschreven akten en bescheiden van de ondernemingen.

Exploitanten van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer zullen daarbij onderhevig zijn aan het betalen van een jaarlijkse retributie per vergunning en per vergund voertuig in de gemeente waar de exploitatiezetel gevestigd is. De hoogte van deze retributie wordt in heel Vlaanderen ingesteld op 350 euro per voertuig. Als stimulans voor de vergroening en verduurzaming van het wagenpark wordt de Vlaamse Regering de mogelijkheid geboden om een lagere retributie in te stellen voor bepaalde types van voertuigen. De gemeenten staan in voor de inning van de retributie.

Teneinde een grotere exploitatievrijheid voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer mogelijk te maken, wordt de bestaande generieke maximumnorm van één voertuig per 1.000 inwoners verlaten. Vergunningsaanvragen worden in eerste instantie getoetst aan de exploitatievoorwaarden die in gewestelijke regelgeving zijn opgenomen. Ten aanzien van standplaatstaxi's kan de gemeente een gemeentelijk reglement uitwerken met de procedure voor het aanvragen van de machtiging. De gemeente kan het aantal machtigingen beperken, bijkomende exploitatievoorwaarden opleggen en zelfs de tarieven bepalen. Standplaatsen zijn immers gelinkt aan belangrijke publieke plaatsen, waardoor ze een belangrijk uithangbord zijn van de gemeente. Zeker

vanuit deze overweging moeten gemeenten de kans blijven krijgen om eventueel lokale klemtonen te kunnen leggen.

- Ruimte voor een mogelijke, toekomstige inschakeling van het individueel bezoldigd personenvervoer in het vervoersconcept van de basisbereikbaarheid

Aan exploitanten met een vergunning voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, zal in de toekomst ook ruimte geboden worden om zich als OV-taxi via de Mobiliteitscentrale – aangesteld door de Vlaamse Regering – in te schakelen in het openbaar vervoer en meer specifiek binnen het vervoer op maat. De conceptnota aan de Vlaamse Regering betreffende de stand van zaken inzake Basisbereikbaarheid beschrijft vervoer op maat als de vervoerslaag die inspeelt op specifieke individuele vragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen omwille van doelgroep, locatie of tijd, of tot collectief aangeboden vervoer georganiseerd door zowel publieke als private actoren. De voorwaarden waarbinnen OV-taxi's opereren zullen worden toegepast door de Mobiliteitscentrale. De decretale basis hiervoor wordt geconcretiseerd bij de opmaak van het decreet basisbereikbaarheid.⁵

Vergelijkingstabel van alle effecten

doelgroepen	voordelen		nadelen	
	omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
Lokale besturen	• Bewaken toegang tot de markt door het afleveren van de vergunning • Gemeenten ontvangen inkomsten via het systeem van de jaarlijkse retributie • Duidelijk systeem van één enkele vergunning • Handhaving verloopt efficiënter (beslag, onmiddellijke inning, naast de politie kunnen ook personen aangeduid door de Vlaamse Regering ingezet worden voor de handhaving)		• Aanpassing werkwijze en gemeentelijke reglementen aan de nieuwe regelgeving • Geen vergunningverlening op Vlaams niveau	

⁵ VR 2017 2710 DOC.1072/1BIS.

Lokale besturen	• Kan eigen klemtonen leggen voor standplaatstaxi's • Vlaams normenkader voor bestuurders • Centraal klachtenorgaan, waardoor de werklast voor de gemeenten wordt verlicht • Actualisering gegevensbank, waardoor er efficiënt gegevens kunnen worden uitgewisseld			
Aanbieders van diensten	• Duidelijk systeem van één enkele vergunning • Vergunning geldig voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest • Vrije tarifiering		• Markt wordt geopend voor nieuwe spelers en innovatieve technologieën	
Nieuwe spelers	• Ruimte in de regelgeving voor innovatieve technologieën of een ander bedrijfsmodel • Vrije tarifiering		• Nieuwe spelers moeten voldoen aan alle noodzakelijke exploitatievoorwaarden	• Eventuele bijkomende kosten om te kunnen voldoen aan de exploitatievoorwaarden
Bestuurders	• Duidelijk systeem van één enkele vergunning • Optimale bezetting voertuigen • Vereisten bestuurders uniform voor heel Vlaanderen			

Gebruikers	• Optimale bezetting voertuigen • Garanties inzake veiligheid, etc. betreffende de dienstverlening van nieuwe spelers • Transparantie inzake tarieven / te verwachten eindbedrag • Voordelige tarieven door afstemming van vraag en aanbod • Centraal klachtensysteem			
Vlaamse overheid	• Optimale bezetting voertuigen • Kan eigen klemtonen leggen voor OV-taxi's via de Mobiliteitscentrale		• Kosten voor de actualisering van de gegevensbank • Kosten voor de inzet van personeelsleden voor de handhaving • Kosten voor de coördinatie van de klachtenbehandeling	• Actualisering van de gegevensbank: geschatte kostprijs: 472.500 EUR, excl. BTW

Vlaamse overheid				• Er kan pas een concrete inschatting worden gemaakt van de kosten voor de inzet van de personeelsleden voor de handhaving, wanneer deze effectief worden aangewezen door de Vlaamse Regering. Bovendien houdt de noodzaak verband met het effect dat de onmiddellijke inning met zich zal meebrengen. • Voor wat betreft de klachtenbehandeling, zal er (naar analogie met buitenlandse voorbeelden) voornamelijk een rol weggelegd zijn voor de sector zelf. De financiële impact voor de Vlaamse overheid zal daarom beperkt zijn, en kan pas concreet worden ingeschat op het moment dat de Vlaamse Regering de samenstelling en werking ervan bepaalt. Tot slot kan er vooralsnog geen inschatting worden gegeven van het aantal te verwachten klachten.
---------------------	--	--	--	--

8 Vergelijking van de opties

In hoofdstuk 4 werden reeds de problemen betreffende de huidige regelgeving (nuloptie) besproken. Bij het vergelijken van de nuloptie en de gekozen optie, biedt de gekozen optie de volgende voordelen:

- Meer duidelijkheid: één enkele vergunning voor het hele Vlaamse grondgebied
- Lokale besturen spelen een rol bij toegang tot de markt (afleveren vergunning) en leggen de vereisten vast voor het afleveren van een machtiging voor een standplaats
- Ruimte voor nieuwe spelers, doch met garantie van veiligheid en kwaliteit voor de gebruikers door uniforme exploitatievoorwaarden voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest
- Vrije tarifiering die leidt tot concurrentiële prijszetting
- Optimalisering inzet voertuigen
- Optimalisering gegevensuitwisseling via een geactualiseerde gegevensbank
- Centralisering van klachten
- Efficiëntere handhaving van inbreuken, door speciaal daartoe aangewezen personen (naast de politie) en onmiddellijke inning

Voor de Vlaamse overheid zijn er financiële implicaties voor wat betreft het actualiseren van de gegevensbank, de centralisering van klachten en de handhaving door de personen daartoe aangewezen door de Vlaamse Regering.

9 Uitvoering



Naar analogie met het huidige Taxi- en VVB-Besluit, zal het voorontwerp van decreet eveneens uitvoering krijgen door middel van een besluit van de Vlaamse Regering.

Concreet zal hierin vooreerst praktische uitwerking worden gegeven aan de procedure voor de aanvraag van de vergunning bij de gemeente, waaronder bijvoorbeeld de termijn voor de uitreiking van de vergunning.

In het besluit zullen tevens de procedures worden opgenomen voor stopzetting van een vergunning en voor de intrekking of schorsing van de vergunning door de gemeente. Ook de redenen die aan de grondslag liggen van een mogelijke intrekking of schorsing worden bepaald door de Vlaamse Regering. De beroepsprocedure voor weigeringsbeslissingen of beslissingen tot intrekking en schorsing blijft zoals nu behouden bij de provinciegouverneur, waarbij in het besluit wordt uiteengezet hoe deze precies verloopt.

Ook de exploitatievoorwaarden zullen worden uitgewerkt in het besluit. Gelet op het feit dat de vergunning in de toekomst geldig zal zijn voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest, is het de bedoeling dat zij uitvoeriger worden opgenomen dan nu het geval is.

De exploitatievoorwaarden kunnen per categorie – namelijk straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en OV-taxi – verschillen en zullen telkens in verhouding staan tot de doelstellingen van de regulering (kwaliteit, betaalbaarheid, veiligheid). Zoals aangegeven in het voorontwerp van decreet, hebben de voorwaarden betrekking op de exploitant, de bestuurder, het voertuig, de dienst en de ritten en de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen.

Aangezien het voorontwerp van decreet vrije tarifiering voorziet – waarbij evenwel minimumtarieven kunnen worden opgelegd – is een lichte vorm van regulering aangewezen. Deze regulering spitst zich toe op de transparantie van de tarieven, waarvan de wijze zal worden bepaald in het besluit. Voor de klant is het bijvoorbeeld belangrijk om vóór aanvang van de rit een indicatie te hebben van het te verwachten eindbedrag.

De conceptnota benadrukt het belang van technologie-neutraliteit en de toegang tot de markt van nieuwe spelers. In het besluit zal worden opgenomen welke apparatuur wordt vereist. Alternatieven voor de “klassieke” taxameter dienen evenwel van een evenwaardig niveau te zijn, met het oog op een correcte dienstverlening en een

efficiënte controle en handhaving. Controle en handhaving zijn immers cruciaal om inbreuken op de regelgeving te voorkomen en te bestraffen. De rol van de gegevensbank, de koppeling ervan met andere gegevensbanken en de toegang tot de gegevensbank worden daarom verder uitgewerkt in het besluit. Om de handhaving te bevorderen, zal het besluit ook concreet de lijst van inbreuken bepalen op de bepalingen van het decreet of het besluit en de daaraan gekoppelde onmiddellijk te innen som.

Tot slot zal het besluit tevens de nadere werking van het klachtenorgaan vastleggen.

10 Administratieve lasten



De gemeenten worden belast met het afleveren van de vergunningen, machtigingen voor standplaatsen en bestuurderspassen. Via het systeem van jaarlijkse retributies kunnen gemeenten de kosten verbonden aan de vergunningverlening opvangen. Voor wat betreft de machtigingen, kunnen de gemeenten zelf beslissen om een retributie, dan wel belasting op te leggen.

Om de administratieve lasten te verminderen, wordt er ten behoeve van de gemeenten een centrale gegevensbank ter beschikking gesteld. Wanneer een taxivergunning of VVB-vergunning wordt aangevraagd, dan is het de bedoeling dat de gemeente die de vergunningsaanvraag behandelt, alle noodzakelijke gegevens in de databank invult, zoals de naam van de exploitant, het aantal vergunde voertuigen, de duurtijd van de vergunning, enz. De databank is een handig werkinstrument voor het administratieve beheer door de gemeenten. Daarnaast kan ook aan de exploitanten een beperkte toegang tot de databank worden toegekend met het oog op het beheer van specifieke data. De databank is hiermee bruikbaar als informatie- en communicatieplatform om de bepalingen in de regelgeving te kunnen handhaven, niet enkel op administratief en politieel vlak, maar ook voor wat betreft de sociale, fiscale en arbeidsinspectie. Ook de communicatie tussen gemeenten onderling wordt via de gegevensbank gefaciliteerd. Zeker nu de voertuigen kunnen opereren op het grondgebied van andere gemeenten dan die van de vergunningverlenende gemeente, is dergelijke communicatie noodzakelijk met het oog op een efficiënte handhaving.

De huidige gegevensbank zal wel moeten worden aangepast, teneinde de operationele werking ervan af te stemmen op de bepalingen in de nieuwe regelgeving. De voorlopige raming voor de aanpassing bedraagt 472.500 EUR, excl. BTW.

11 Handhaving



Gemeenten krijgen vooreerst de mogelijkheid om de vergunning, machtiging of bestuurderspas te schorsen of in te trekken, in de situaties bepaald door de Vlaamse Regering.

Daarnaast worden er tevens strafsancities voorzien voor de niet-naleving van het decreet en de uitvoeringsbesluiten. Van de politie komt reeds geruime tijd de vraag om de mogelijkheid om beslag te kunnen leggen op de voertuigen terug in te voeren, zoals het geval was onder de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten. Dit werd daarom expliciet opgenomen. Een dergelijke expliciete regeling is immers noodzakelijk om de regelgeving inzake individueel bezoldigd personenvervoer af te dwingen.

Het wordt opportuun geacht om de bevoegdheid van de politierechtbanken te behouden, aangezien uit het verleden is gebleken dat de prioriteiten bij de correctionele rechtbanken anders liggen. Ook de politie wees op het gevaar voor seponering door de rechtbanken van eerste aanleg (zie memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, stuknr. 2171/1 (2008-2009)). De correctionele rechtbanken beschikken immers traditioneel niet over de nodige knowhow inzake de reglementering die verband houdt met de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer. De Raad van State aanvaardde reeds in het verleden dat voor wat betreft de bevoegdheidsaanduiding van de politierechtbanken, voldaan is aan de toepassingsvoorwaarden van artikel 10 BWHI (Raad van State, afdeling Wetgeving, advies 45.789/3 van 24 februari 2009).

Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan de andere officieren of agenten van gerechtelijke politie en aan de leden van het operationeel kader van de lokale en federale politie, houden de personen die de

Vlaamse Regering aanwijst, toezicht op de naleving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan. Zij kunnen bevelen geven aan bestuurders, bijvoorbeeld deze halt laten houden en hen bepaalde documenten doen overleggen. Zij kunnen inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door het ondervragen van personen en het inzage nemen van documenten en andere informatiedragers. Indien nodig kunnen zij de bijstand van de lokale en federale politie vorderen.

Het voordeel van dergelijke specifiek aangeduide personen, is dat zij kennis en ervaring opbouwen voor wat betreft het toezicht op de naleving van de regelgeving inzake diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer.

De vaststelling van inbreuken gebeurt momenteel door de lokale politie. Parketten en strafrechtbanken staan in voor de vervolging. Door gebrek aan mensen en middelen, blijven inbreuken momenteel echter vaak onbestraft. In het decreet wordt daarom een mogelijkheid voorzien om de inbreuken op het decreet en de uitvoeringsbesluiten – behoudens de meest ernstige – te bestraffen via onmiddellijke inning.

Onverminderd de mogelijkheid om klacht in te dienen bij de lokale politie, bij een gemachtigde aangeduid door de Vlaamse Regering of, in geval van standplaatstaxi's, bij de gemeente, kan een klant of een vervoerde persoon die klachten heeft over de exploitant, de bestuurder, het vervoer of de dienstverlening, een verzoek tot behandeling van de klacht indienen bij het klachtenorgaan. Op die manier worden tweedelijnsklachten gecentraliseerd en kunnen deze hetzij worden behandeld, hetzij worden doorverwezen. Doorverwijzing kan naar de exploitant, wanneer de klacht nog niet aan hem gericht werd, maar ook naar de politie in geval van inbreuk op de regelgeving, wat de handhaving ten goede komt.

Tot slot draagt ook de gegevensbank bij tot een efficiënte handhaving en tot de bescherming van de vergunde exploitanten tegen malafide bedrijven. Concreet gaat het over: de gemeenten in staat stellen om vergunningsaanvragen van bonafide exploitanten sneller te kunnen afhandelen en die van malafide exploitanten gemakkelijker te kunnen weigeren; de gemeenten ondersteunen bij de vlotte opmaak en aflevering van de boorddocumenten voor de voertuigen; aflevering van de nummerplaten op basis van de vergunning; efficiëntere controle door de politiediensten.

12 Evaluatie



Betreffende de tarifiering, wordt de mogelijkheid voorzien om minimumtarieven vast te leggen, wat ruimte laat om correcties aan te brengen in geval van marktdistorsies. De minimumtarieven kunnen variëren al naar gelang de categorie van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer die worden verricht. Zo zou het minimumtarief voor ceremonieel vervoer hoger kunnen liggen dan dat van de straattaxi.

De exploitatievoorwaarden zullen voornamelijk op niveau van het uitvoeringsbesluit worden bepaald, wat de flexibiliteit ten goede komt. Op die manier kunnen deze namelijk sneller worden aangepast/bijgesteld wanneer dit noodzakelijk zou blijken.

Het klachtenorgaan kan een centrale rol spelen in de evaluatie van het nieuwe systeem. Het klachtenorgaan bespreekt niet enkel de klachten, maar geeft tevens, als dat nodig is, formele aanbevelingen om verdere klachten in de toekomst te voorkomen. De aanbevelingen worden schriftelijk aan de betrokken exploitant, aan de gemeente die de vergunning afleverde, en in voorkomend geval aan de gemeente die de machtiging afleverde, overgemaakt.

De Vlaamse Regering bepaalt tevens de gegevens betreffende de exploitatie die de gemeente en de sector van individueel bezoldigd personenvervoer haar moet verstrekken, evenals de frequentie van de mededeling. Ook op basis van deze gegevens – naast diegene vervat in de gegevensbank – kan een evaluatie plaatsvinden.

13 Consultatie



De grote principes voor de nieuwe regelgeving werden voorafgaandelijk aan de start met het opstellen van

een ontwerp een eerste keer toegelicht aan een aantal betrokken stakeholders. In aanwezigheid van het kabinet en het departement MOW vonden in de periode februari-maart 2017 de volgende overlegmomenten plaats met:

- Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), stad Antwerpen, stad Gent, gemeente Zaventem: 7 februari 2017;
- Nationale groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur (GTL), enkele bedrijven uit de taxi en VVB-sector: 8 februari en 21 februari 2017;
- Uber: 15 februari 2017;
- De leden van de commissie personenvervoer van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA): 7 maart 2017;
- De vakorganisaties ACV en ABVV-BTB: 17 maart 2017.

Bedoeling van de verkennende gesprekken was om op informele wijze kennis te nemen van een aantal suggesties en eventuele bekommernissen. VVSG, GTL, Uber en MORA bezorgden in navolging van de voormelde gesprekken tevens een schriftelijk advies, dat op niveau van het decreet de volgende krijtlijnen bevatte:

- VVSG
 - De afschaffing van het VVB-statuut zal het oneigenlijk gebruik via de huidige regelgeving beëindigen. Toch wordt best een specifieke niche behouden als onderdeel van ceremonieel vervoer;
 - Nieuwe spelers moeten ook kansen krijgen, echter op voorwaarde dat ze voldoen aan de geldende sociale, fiscale, economische en andere wetgeving;
 - Een normenkader voor chauffeurs komt tegemoet aan de vraag van gemeenten;
 - In plaats van een vrije tarifiering stelt VVSG een prijsvork voor;
 - Het volledig loslaten van de norm voor het aantal taxi's kan lokaal tot problemen leiden;
 - Het onderscheid tussen straattaxi's en standplaatstaxi's is te begrijpen, maar leidt ook tot vele praktische vragen;
 - De Vlaams-brede geldigheid van de taxivergunningen schept nieuwe opportuniteiten, maar ook beheersvragen;
 - Gemeenten vrezen niet langer beleidssturend te kunnen optreden, maar enkel als uitvoerende vergunningenbeheerder;
 - De huidige handhavingsproblemen dienen op een efficiënte manier te worden aangepakt;
 - VVSG verwacht ook van de Vlaamse overheid engagementen inzake beheer en handhaving;
 - OV-taxi's en collectieve taxi's verdienen een ruimere toepassing.
- GTL
 - GTL wenst te vertrekken van het huidige kader met de bestaande vergunningstypes, waarbij een aantal wijzigingen aangebracht worden aan de regels voor elk van die vergunningen;
 - GTL wil een praktisch, werkbaar systeem, waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande sociale reglementering en specifieke cao's;
 - Chauffeurs dienen te beschikken over een brevet na examen en blanco strafregister met periodieke controle;
 - Het Vlaamse Gewest dient naast de gemeenten bevoegd te worden voor controles
 - Solvabiliteit van de exploitant is cruciaal;
 - Met het oog op transparantie, controles, statistieken, evaluatie van de gebruikte vloot, worden de gegevens van de Centaurusdatabank meer openbaar;
 - De vergunningen zouden moeten worden afgeleverd door het Vlaamse Gewest en niet meer door de gemeente.

- Uber
 - Het gelijk speelveld moet de nodige diversiteit toelaten, eerder dan één enkel operatoneel model op te leggen: suggestie om een aparte categorie “e-taxi” te creëren, waarbij de herkenningstekens (zoals een taxilicht) beperkt zijn;
 - De voorwaarden om een vergunning te verkrijgen in verhouding moeten staan tot het bereiken van deze doelstellingen en mogen dus niet te restrictief zijn: suggestie om chauffeur en exploitant te laten samenvallen;
 - Kwaliteitscriteria moeten (behoudens voor standplaatstaxi’s) op Vlaams niveau worden opgelegd, teneinde gefragmenteerde lokale regelgeving te vermijden;
 - Voor standplaatstaxi’s zou een bijkomende “licentie” vereist kunnen zijn, op basis van kwaliteitscriteria bepaald door de lokale besturen;
 - Vermijden van bepaalde waardecriteria zoals de cataloguswaarde van voertuigen;
 - Transparantie van de tarieven via een voorafgaande prijsschatting i.p.v. een tariefstructuur;
 - Het is van belang dat er geen begrenzing is op de prijszetting (niet onderaan, noch bovenaan), minimumprijzen kunnen contraproductief zijn;
 - Ook andere technologieën dan de taxameter zouden moeten worden toegelaten.
- MORA
 - Een hervorming van de taxiregelgeving moet ervoor zorgen dat de taxi een volwaardig onderdeel wordt van een duurzaam mobiliteitsbeleid en ook buiten de grootsteden een alternatief biedt voor het bezit en gebruik van een eigen wagen;
 - De reiziger moet centraal staan en ook de sociale, inclusieve opdracht van betaalbaarheid, toegankelijkheid, beschikbaarheid en bescherming moeten als uitgangspunten worden meegenomen in de regelgeving;
 - Elk onderdeel van de huidige regelgeving dat wordt hervormd, moet onderzocht worden op zijn sociaaleconomische impact;
 - In de toekomst moeten alle mogelijke innovaties in het individueel bezoldigd personenvervoer kunnen worden geïncorporeerd;
 - De arbeids- en verloningsvoorwaarden van de chauffeurs moeten worden beschermd, wat te bespreken is via de geëigende fora;
 - De toekomstige rol van de lokale besturen lijkt eerder controlerend dan sturend, waardoor het cruciaal is dat de voorwaarden voor alle categorieën van taxi’s binnen een bepaald gebied zoveel mogelijk gelijk lopen om eventueel shoppinggedrag en misbruik tegen te gaan;
 - De MORA is voorstander van de mogelijkheid om voorwaarden op te leggen om zo lokale differentiatie voor bepaalde categorieën taxi’s mogelijk te maken.

De bemerkingen werden waar mogelijk meegenomen in het voorontwerp van decreet, waarbij de volgende krachtlijnen gelden:

- Eén vergunning voor alle categorieën, verstrekt door de gemeenten en geldig voor het grondgebied van het hele Vlaamse Gewest;
- Shoppinggedrag wordt vermeden door op Vlaams niveau een jaarlijkse retributie in te stellen die in alle gemeenten dezelfde is;
- Een bijkomende machtiging is vereist voor standplaatstaxi’s, waarbij de lokale besturen de nodige klemtonen kunnen leggen;
- Voor ceremonieel vervoer wordt gewerkt met een schriftelijke modelovereenkomst, waarbij het voertuig niet wordt gekoppeld aan enig waarde criterium, maar wel aan de activiteit “voor ceremonies”;
- Voor OV-taxi’s legt de Mobiliteitscentrale de klemtonen;
- Er wordt ruimte gelaten voor de Vlaamse Regering om een minimumtarief op te leggen;
- De Vlaamse Regering bepaalt de exploitatievoorwaarden, zoals de gehanteerde apparatuur, waarbij het ontwerp van decreet deze niet beperkt tot de taxameter;

- Een gegevensbank zorgt voor de uitwisseling van informatie tussen betrokken actoren en draagt bij tot een efficiënte handhaving;
- Een klachtenorgaan zorgt voor de centralisatie van klachten;
- Naast de politie, kunnen ook door de Vlaamse regering aangeduide personen instaan voor de handhaving;
- Bij inbreuken kan er meteen worden overgegaan tot onmiddellijke inning.

In het kader van de verdere uitwerking van het aangepast wettelijk kader werden de consultaties met genoemde partners ook verdergezet nadat een eerste ontwerp van de decreettekst klaar was. De inhoud ervan – en meer specifiek de wijze waarop de voormelde bekommernissen van de stakeholders werden meegenomen in het ontwerp – werd toegelicht in november 2017:

- VVSG, stad Antwerpen, stad Gent, gemeente Zaventem: 8 november 2017;
- GTL (Nationale groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur), enkele bedrijven uit de taxi en VVB-sector: 10 november 2017;
- Uber: 13 november 2017;
- De leden van de commissie personenvervoer van MORA: 15 november 2017;
- De vakorganisaties ACV en ABVV-BTB: 15 november 2017.

Ook in navolging hiervan volgden nog schriftelijke adviezen van VVSG, GTL en Uber:

- VVSG
 - VVSG acht het positief dat er voorwaarden voor chauffeurs worden opgelegd. Er zou evenwel een chauffeurspas afgeleverd moeten worden aan de chauffeur die voldoet aan de voorwaarden (zedelijkheid, beroepsbekwaamheid), en die idealiter kan ingetrokken worden bij onregelmatigheden;
 - Men moet enige ambitie aan de dag leggen op het vlak van milieuvriendelijkheid van de voertuigen;
 - Er moeten minimumtarieven worden bepaald op Vlaams niveau;
 - Het toezicht kan enkel gebeuren door de gemeente die de vergunning heeft afgeleverd, terwijl de voertuigen wel actief (kunnen) zijn in meerdere (alle) gemeenten in Vlaanderen. Dit lijkt een pijnpunt te zijn;
 - Beroep bij provinciegouverneur: deze laat blijkbaar na om altijd/overal binnen de gestelde periode te antwoorden;
 - Er worden vragen gesteld naar handhaving: zal de politie, die een voertuig controleert tijdens een rit, kunnen nagaan om welk type rit het gaat (straattaxi, standplaatstaxi, openbaar vervoertaxi), en welke voorwaarden aldus moeten worden nageleefd?
- GTL
 - GTL kan zich goed vinden in de gemeenschappelijke sokkel die voorzien wordt voor de chauffeurs, exploitanten, voertuigen, klachten, e.a.;
 - Wat de soorten diensten betreft, is GTL van mening dat de benaming “straattaxi” tot een verwarring zal leiden bij de bedrijven en bij de klanten. Als een nieuwe naam gegeven wordt aan de bestaande categorie van de wagenverhuurdiensten met bestuurder, dan zou het beter zijn deze niet onder de noemer “taxi” te plaatsen;
 - Zeker op de plaatsen waar een overtal aan straattaxi’s ontstaat, zal de overheid streng moeten optreden tegen illegale praktijken. Of een degelijke handhaving kan gewaarborgd worden, is bij de voorgestelde deregulering de grootste zorg van GTL;
 - In het geval van de standplaatstaxi’s kan gesproken worden van het openbaar nutskarakter van de taxidiensten. Bij straattaxi’s lijkt dat niet het geval;

- GTL is vragende partij om een minimumtarieven op te leggen voor de verschillende soorten diensten.
- Uber
 - Op basis van de gepresenteerde informatie lijkt het voorgestelde ontwerp van regelgeving vrij evenwichtig en zou het individueel bezoldigd personenvervoer inderdaad een integraal onderdeel moeten worden van de mobiliteitsoplossingen die beschikbaar zijn voor gebruikers in Vlaanderen;
 - Volgens het voorstel zou een Vlaamse vergunning moeten worden aangevraagd in de gemeente waar zich de exploitatiezetel van de aanvrager bevindt. Dit roept vragen op in verband met ondernemers die gevestigd zijn in Brussel of Wallonië;
 - Behoud van de suggestie om een aparte categorie “e-taxi” te creëren;
 - Een minimumtarief zou indruisen tegen de algemene doelstelling om individueel bezoldigd vervoer neer te zetten als een toegankelijk en volwaardig alternatief in het mobiliteitsverhaal in Vlaanderen;
 - Een controle achteraf kan efficiënter en vollediger zijn, aangezien de app die Uber gebruikt ter plaatse niet alle informatie kan verstrekken;
 - Op het vlak van klachtenbehandeling ziet Uber verdere opportuniteiten, via de rol van centrales of platformen;
 - Uber zou graag willen weten of het in aanmerking zou komen om rechtstreeks toegang te krijgen tot de gegevensbank.

Op basis van de terugkoppeling van de stakeholders, werden de volgende aspecten bijkomend in het voorontwerp van decreet opgenomen:

- Voorzien van de mogelijkheid tot een bestuurderspas, die desgevallend kan worden geschorst/ingetrokken;
- De Vlaamse regering kan betreffende het voertuig, voorwaarden opleggen inzake milieuvriendelijkheid (naast voorwaarden inzake het meer generieke aspect van duurzaamheid);
- Het ontwerp van decreet voorziet een mogelijkheid om bepaalde gegevens van de vergunninghoudende exploitanten publiek te maken;
- Het klachtenorgaan dient, waar nodig, door te verwijzen naar de politie.

14 Contactinformatie

<Vul hier de gewenste informatie in>