



Vlaams
Parlement

ingediend op **1780** (2018-2019) – Nr. 4
15 februari 2019 (2018-2019)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Annick De Ridder, Sas van Rouveroij
en Joris Vandenbroucke

over het ontwerp van decreet

betreffende het individueel
bezoldigd personenvervoer

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Laurence Libert, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

- 1780** (2018-2019) –
- Nr. 1: Ontwerp van decreet
 - Nr. 2: Amendementen
 - Nr. 3: Verslag van de hoorzitting

INHOUD

1. Toelichting door minister Ben Weyts.....	4
1.1. Situering	4
1.2. Uitgangspunten	5
1.3. Conclusie	6
2. Algemene bespreking.....	7
2.1. Tussenkomsst van Dirk de Kort	7
2.2. Tussenkomsst van Joris Vandenbroucke.....	8
2.3. Tussenkomsst van Marino Keulen.....	8
2.4. Tussenkomsst van Björn Rzoska	9
2.5. Tussenkomsst van Bert Maertens.....	9
2.6. Antwoorden en repliek van minister Ben Weyts	9
3. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	11
4. Eindstemming.....	15
Gebruikte afkortingen	16
Tekst aangenomen door commissie	17
Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 17 en 31 januari 2019 het ontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer. Op 17 januari 2019 lichtte Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn het ontwerp van decreet toe. Hij maakte hiervoor gebruik van een powerpointpresentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

De minister bezorgde ook het advies 160/2018 van de Gegevensbeschermingsautoriteit. Ook dat is terug te vinden op de [dossierpagina](#).

De bespreking en stemming van het ontwerp van decreet hadden plaats op 31 januari.

Op 24 januari 2019 had een hoorzitting plaats met de VVSG, de vakorganisatie, G.T.L.-Taxi en Uber. Voor het verslag hiervan zie *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1780/3.

De amendementen zijn opgenomen in *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1780/2.

1. Toelichting door minister Ben Weyts

1.1. Situering

Minister *Ben Weyts* zegt dat het voorliggende ontwerp van decreet gemeenzaam ook het ontwerp van Taxidecreet wordt genoemd. Hij is trots dat het op relatief korte termijn tot stand kwam, niettegenstaande de gevoeligheid van de materie.

De doelstelling van het ontwerp van decreet is een democratisering van de taxisector met meer en goedkopere taxi's. Tot op heden worden taxi's eerder gezien als een elitair vervoersmiddel. Dat komt doordat er nog allerlei beperkingen bestaan zoals 1 taxi per 1000 inwoners en een vaste prijs. Elke rit wordt dubbel betaald, namelijk de heenrit en lege terugrit. De huidige vergunningen zijn namelijk geldig voor een bepaald gebied, zodat die onderweg niemand kan oppikken en leeg moet terugrijden. Door het vergunningensysteem ontstaan er ook monopolies.

Met dit ontwerp van decreet wil de minister de taxi als volwaardige vervoersmodus inschakelen in het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

Vlaanderen telde half 2018 2330 vergunde taxi's en 3509 vergunde voertuigen VVB. Dat het aantal van die laatste categorie hoger ligt, heeft onder meer te maken met de beperkte toegang tot het taxisysteem dat zo wordt omzeild.

Er had veelvuldig overleg plaats met de betrokken stakeholders zoals G.T.L., taxi- en VVB-bedrijven, Uber, de VVSG, steden en gemeenten en Diensten Aangepast Vervoer. De minister overloopt het getrapte beslissingstraject (zie slide 3). Er werd ook een adviesvraag gericht aan de GBA dat ontvangen werd op 19 december 2018. Op 7 december 2018 heeft de Vlaamse Regering het ontwerp van decreet definitief goedgekeurd.

Het ontwerp van decreet onderscheidt vier taxicategorieën. De straattaxi en de standplaatstaxi zijn de belangrijkste. Daarnaast is er de OV-taxi die wordt ingeschakeld in het kader van de vervoerregio's. De laatste categorie is de taxi voor ceremonieel vervoer.

De straattaxi kan gewoon rondrijden en personen oppikken, ook door handopsteking. De standplaatstaxi is verbonden aan geprivilegieerde plaatsen ter hoogte van een attractiepool of een mobiliteitsknooppunt, zoals een treinstation.

1.2. Uitgangspunten

De vijf uitgangspunten van het ontwerp van decreet zijn:

- een gelijk speelveld: gelijke condities voor gelijkaardige activiteiten;
- de klant staat centraal, met een focus op kwaliteit en betaalbaarheid;
- een optimale inzet van voertuigen, dus leeg rijden vermijden;
- lokale besturen blijven het belangrijkste loket voor de taxisector;
- nieuwe opportuniteiten binnen basisbereikbaarheid door het inzetten van de taxi voor het vervoer op maat.

De minister gaat vervolgens dieper in op deze vijf uitgangspunten.

1.2.1. Een gelijk speelveld

Een gelijk speelveld impliceert een maximale gelijkschakeling van de vergunningsvoorwaarden voor de vier taxicategorieën. Ze voldoen allemaal aan dezelfde basisnormen, meer bepaald de vereisten voor de exploitanten en chauffeurs.

De opdeling laat uiteraard wel mogelijkheden om te differentiëren op het vlak van de minimale uitrusting van het voertuig, de tarieven enzovoort.

De vergunning wordt aangevraagd bij de gemeente waar de exploitatiezetel gevestigd of bij aanvang van exploitatie zal gevestigd worden. Ze wordt afgeleverd door het College van Burgemeester en Schepenen en is geldig voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest. Dat gaat het leegrijden tegen. Momenteel zijn deze vergunningen nog beperkt tot het grondgebied van de betrokken gemeente.

In tegenstelling tot de huidige praktijk wordt afgestapt van de quota zoals die vandaag bepaald zijn (één voertuig per duizend inwoners). Er is ook geen vaste prijs meer.

De exploitant betaalt een jaarlijkse retributie van 350 euro per voertuig dat in de vergunning begrepen is.

Naast de vergunning kunnen vergunninghouders ook een machtiging aanvragen als ze gebruik willen maken van standplaatsen. De gemeenten kunnen de standplaatsen autonoom bepalen en extra voorwaarden opleggen zoals de hoogte van een eventuele aanvullende retributie. De standplaatsen worden gevrijwaard van de concurrentie van straattaxi's binnen een bepaalde perimeter.

1.2.2. Focus op de klant betekent aandacht voor kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid

Inzake kwaliteit zullen voorwaarden worden opgelegd aan zowel exploitanten als chauffeurs zoals zedelijkheid en beroepsbekwaamheid. Nieuw is dat een minimum-niveau aan talenkennis wordt opgelegd aan kandidaatchauffeurs. Waar de vergunning gelinkt wordt aan de exploitant, wordt voor de chauffeurs de bestuurderspas ingevoerd. De normen worden vastgelegd door de Vlaamse overheid maar de vergunningen en machtigingen moeten bij de gemeente worden aangevraagd.

Het ontwerp van decreet zorgt ook voor eenvoud voor de klant. Reserveren en betalen moet perfect mogelijk zijn via moderne toepassingen. Er wordt gezorgd voor technologie-neutraliteit.

Een ander uitgangspunt is betaalbaarheid. Momenteel wordt een vaste prijs opgelegd. Daarvan wordt afgestapt. De prijs wordt vrijgelaten. De Vlaamse Regering kan indien nodig echter steeds minimum- of maximumprijzen opleggen. Standplaatstaxi's daarentegen kunnen wel een bepaald tarief opgelegd krijgen als ze

opereren vanop standplaatsen. Dat wordt overgelaten aan de gemeentelijke autonomie.

Een laatste aspect is de veiligheid. Klanten moeten duidelijk worden geïnformeerd over de wijze waarop ze klachten kunnen doorgeven. De klachtenkanalen zijn de politie, de vergunningverlenende gemeente als eerste aanspreekpunt, en het op te richten klachtenorgaan als tweedelijnsklachtenkanaal.

1.2.3. De capaciteit van de voertuigen optimaal benutten

De minister wil het leeg rijden vermijden zodat een neerwaartse druk wordt uitgeoefend op de prijs. Op dit moment is het werkingsgebied van een taxi beperkt tot het grondgebied van de gemeente waar de taxi een vergunning heeft. Er komt nu één vergunning voor het hele Vlaamse Gewest.

Het nieuwe kader biedt ten eerste flexibiliteit met betrekking tot het oppikken van klanten, bijvoorbeeld ook de mogelijkheid om klanten op te pikken na handopsteking. Ten tweede wordt het werkingsgebied van de taxi verruimd: geen of minder ruimtelijke beperkingen beperkt tot een artificiële grens van de gemeente. Zo kan het aantal lege terugritten beperkt worden en wordt een taxi goedkoper.

1.2.4. Lokale besturen blijven de taxisector reguleren

Steden en gemeenten blijven een rol spelen bij het verlenen van de toegang tot de markt binnen het Vlaamse kader. Maar zij kunnen ook de vergunning intrekken of opschorten.

De lokale politie staat in voor de handhaving. Daarnaast kunnen ook bepaalde toezichthouders, aangewezen door de Vlaamse Regering, onder meer controle uitvoeren en de vergunning inhouden bij overtreding. Dat is belangrijk omdat momenteel veel pv's worden geseponneerd. Er wordt daarom voorgesteld om te werken met administratieve boetes voor kleine inbreuken. Eerder werd voor Dierenwelzijn een dergelijke regeling ingevoerd voor kleinere vergrijpen.

1.2.5. Nieuwe opportuniteiten binnen basisbereikbaarheid

In het kader van de vervoerregio's wordt de mogelijkheid gecreëerd om private taxi's in te schakelen voor een OV-taak. Het aanbod van De Lijn wordt ingedeeld in drie niveaus: kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. De vervoerregio kan autonoom beslissen zijn budget te besteden aan dienstverlening door De Lijn zoals vandaag, of het budget gebruiken voor het inschakelen van private taxi's als alternatief.

1.3. Conclusie

De minister concludeert dat het voorliggende ontwerp van decreet overeenstemt met de inhoud van de resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-2015, nr. 301/4). Innovatieve spelers krijgen kansen door de versoepeling van de quotaregeling en de tariefbepaling maar opereren binnen een vereenvoudigd, duidelijk en uniform kader. De kwaliteit, de veiligheid en de betaalbaarheid van de dienstverlening worden meer dan ooit gegarandeerd. Er wordt komaf gemaakt met de periode dat de taxi een elitair en uitzonderlijk vervoersmiddel was en er komt een democratisering van de taxi.

2. Algemene bespreking

2.1. Tussenkomenst van Dirk de Kort

Volgens *Dirk de Kort* worden voor verplaatsingen vervoersmodi meer en meer gecombineerd. In het buitenland is de taxi alvast meer gangbaar als verplaatsingsmiddel, maar in Vlaanderen wordt hij nog te veel aanzien als een luxeartikel voor de bemiddelde klasse. Het potentieel van de taxi in verplaatsingsketens wordt daardoor onvoldoende benut. CD&V vindt dus dat het aandeel van de taxi moet stijgen. Het ontwerp van decreet vormt hiertoe een aanzet. Dat het heel wat positieve aspecten omvat, bleek ook op de hoorzitting. Nieuwe spelers krijgen kansen waardoor de markt kan groeien. Er komt een normenkader voor exploitanten en chauffeurs met voorwaarden waaraan alle bestuurders, dus ook zij die werken via deelplatformen als Uber moeten voldoen. De vergunningen gelden voor heel Vlaanderen. De mogelijkheid tot onmiddellijke inning van boetes zorgt voor een adequate controle en handhaving. Met de OV- en collectieve taxi's krijgt de sector meer mogelijkheden waardoor ook opereren in meer landelijke gebieden aantrekkelijk wordt.

De sector, de vakbonden en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten uiteten ook heel wat bezorgdheden. Iedere transitie en verandering gaat dan wel met onzekerheid gepaard, wat voor terughoudendheid kan zorgen, maar toch wil CD&V niet doof blijven voor wat leeft. Men is bezorgd dat het loslaten van de norm zal leiden tot te veel taxi's; dat een vrije prijsvorming zal leiden tot dumpingprijzen; dat de verplichtingen voor de deelplatformen onvoldoende zijn voor een gelijk speelveld. In het ontwerp van decreet zitten echter heel wat kapstokken om daaraan te verhelpen. Om overlastsituaties en conflicten te voorkomen, mogen bestuurders van straattaxi's binnen een nog te bepalen perimeter geen kandidaatklanten aanspreken, niet cruisen of stationeren. Straattaxi's kunnen enkel klanten in die zone oppikken als ze besteld zijn. CD&V vraagt de perimeter voldoende ruim te maken zodat de standplaatstaxi's hun rol ten volle kunnen spelen. Een en ander kan ingevuld worden bij besluit van de Vlaamse Regering: een minimumprijs, een gegevensbank, de definitie van inbreuken met de daaraan verbonden onmiddellijke inning. Door strenge controle en handhaving moet de Vlaamse Regering zorgen voor een gelijk speelveld voor alle taxi's. Wat de OV-taxi precies betekent, moet nog vormgegeven worden in het ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1805/1). Taxi's krijgen daarin een belangrijke rol in het vervoer op maat, om de eerste en laatste kilometer van en naar bushalte of treinstation te verzorgen, ook in landelijke gebieden.

CD&V vraagt de minister oog te hebben voor de vergroening van de sector door de milieunormen die nog bij besluit moeten worden uitgevaardigd voldoende streng te maken en periodiek te herzien. Om de elektrificatie van de taxi's te versnellen vraagt CD&V de minister na te gaan of het mogelijk is subsidies te geven voor laadpalen en snelladers aan standplaatsen voor taxi's. CD&V vraagt de minister voorts kort op de bal te spelen. Een grondige hervorming vraagt een goede opvolging. Er moet snel een evaluatie komen en jaarlijks moeten de economische, sociale en arbeidsmarkteffecten bekeken worden. Zo nodig moeten facultatieve bepalingen zoals de minimumtarieven ingevoerd worden. Bij volgende stappen zal er op een constructieve manier verder overlegd moeten worden met de sector en met steden en gemeenten zodat de doelstellingen van het ontwerp behouden blijven: een groter aanbod waar iedereen bij wint, klanten, chauffeurs en aanbieders. De transitie moet kwaliteitsvol zijn en biedt de kans om van de taxi een volwaardig mobiliteitsalternatief te maken in het belang van flexibiliteit en duurzaamheid.

2.2. Tussenkoms van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke vindt het een goed idee om de taxi in te schakelen om de mobiliteitsproblemen aan te pakken. Vlaanderen is sterk verstedelijkt. Hij ziet een grote vraag om de ontbrekende schakel te vormen tussen individuele vervoerswensen, vandaag nog al te vaak gekoppeld aan privéautobezit, en collectieve vervoersoplossingen, beperkt door het budgettaire kader, door de ruimtelijke ordening en door diensturen. In Vlaanderen zijn er heel wat aanbieders, ondernemers en werknemers, die een degelijke, betrouwbare en betaalbare dienstverlening van individueel bezoldigd personenvervoer willen verzorgen. Sp.a beaamt dat de huidige regelgeving bijzonder strikt is en niet aangepast aan de nieuwe evoluties, zoals technologische innovaties en deelplatformen. De regering kiest nu echter voor het andere uiterste: een verregaande deregulering met vrijlating van prijzen, aanbieders en de geografische beperking van de vergunning.

Hij herinnert aan de hoorzitting met onder meer vertegenwoordigers van steden en gemeenten, die het allemaal zullen moeten organiseren en ook ondergaan, en daar bovenop binnenkort basisbereikbaarheid moeten regelen. De VVSG vreest dat de verregaande deregulering leidt tot problemen die de lokale besturen zelf niet de baas kunnen: een toestroom van taxi's in de centrumsteden bij festiviteiten, cruisen van taxi's, het afstemmen op het openbaar vervoer. De txisector, werkgevers en werknemers samen, wat uitzonderlijk te noemen is, vreest dan weer voor de rendabiliteit van de onderneming en voor het inkomen van de chauffeurs, vooral door de komst van deelplatformen als Uber. Die beschikken immers over enorme kapitaalreserves en blijven kapitaal ophalen, waardoor ze aan zeer lage prijzen kunnen werken. Uber Technologies maakte vorig jaar 3,5 miljard euro verlies, maar blijft verder kapitaal ophalen. Ook zijn er veiligheidskwesties: een aantal ongevallen in Nederland met Uberchauffeurs bewijst dat het niet gemakkelijk is deelplatformen aansprakelijk te stellen. Een overaanbod aan individueel bezoldigd personenvervoer kan er daarenboven voor zorgen dat mensen overstappen van collectief openbaar naar individueel vervoer. Dat zijn geen loze angsten, maar stoelt op ervaringen in het buitenland en onderzoek.

Hij vraagt het parlement daar lering uit te trekken. Niemand wil de huidige regeling behouden maar de voorgestelde regeling dient volgens sp.a op een drietal aspecten bijgewerkt te worden: ten eerste om sociale dumping te vermijden; ten tweede om de lokale besturen de mogelijkheden te bieden om zo nodig in te grijpen; en ten derde om de grote deelplatformen aan minimumregels te binden zodat er een gelijk speelveld is en elke speler minstens de fiscale en sociale wetgeving toepast.

Joris Vandenbroucke dient samen met Björn Rzoska drie amendementen in. Met deze amendementen wil sp.a niet de architectuur van het ontwerp van decreet onderuit halen maar wel reële problemen verhinderen.

2.3. Tussenkoms van Marino Keulen

Voor *Marino Keulen* komt dit ontwerp van decreet niets te vroeg. Met vele anderen beseft hij dat door niets te doen fenomenen als Uber niet weggaan. Een overheid is in essentie dienstverlener, zij het dat het sommige diensten uitbesteedt. Een overheid moet bij haar ingrijpen de belangen van de cliënt dienen én een gelijk speelveld met duidelijke spelregels voor de aanbieders instellen.

Met dit ontwerp van decreet krijgt de noodzakelijke modernisering van de txisector vorm. De regering kiest resoluut voor de taxi als een onderdeel van collectief vervoer en van basisbereikbaarheid, in eerste instantie vanuit het standpunt van de reiziger. Een vervoersmiddel waar iedereen dus gebruik van kan maken, zonder quota op het aantal taxi's en met een vrijere prijsvorming. Joris Vandenbroucke wijst hij er terloops op dat vergunningen gelden voor heel Vlaanderen, niet per

vervoerregio. Ook hem viel het op dat werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers op de hoorzitting nagenoeg eensgezind waren. Open Vld onthoudt vooral uit de hoorzitting dat na enige tijd een gedegen evaluatie nodig is, waarna, zo nodig, kan worden bijgestuurd. De opmerkingen over de perimeter rond de standplaats-taxi's, een minimum- of maximumtarief, de taalvereisten en de handhaving ervan, de regionale spreiding van het aantal taxi's en de andere rol van steden en gemeenten in het taxivergunningenbeleid noemt hij pertinent. De vraag blijft of alle lokale besturen voldoende voorbereid zijn.

Aan de minister vraagt hij of die mogelijkheden ziet om de kleine, vaak familiale taxibedrijven te ondersteunen om zich aan te passen aan de veranderende mobiliteit. Meer concreet gaat het om de ICT-aanpassingen die nodig zijn om in een MaaS-omgeving te functioneren, zoals realtimetracking en online reserveren. Doembeelden van een totale deregulering die leidt tot sociale dumping en een monopolie, zijn niet aan hem besteed. Het ontwerp van decreet beoogt net een gelijk speelveld te creëren en het taxivervoer te positioneren als een volwaardige mobiliteitsoplossing. Ook het voorstel om hen colli te laten vervoeren, verdient een kans. Open Vld zal het ontwerp van decreet dan ook steunen.

2.4. Tussenkoms van Björn Rzoska

Ook *Björn Rzoska* vindt dat de decreetgever de contouren moet schetsen voor nieuwe evoluties. Niets doen is voor Groen evenmin een optie. Elk van de sprekers op de hoorzitting heeft positieve aspecten van het ontwerp van decreet belicht, maar toch deelden ze enkele bedenkingen. Die hebben sp.a en Groen aangezet tot enkele amendementen die de essentie van het ontwerp van decreet zeker niet onderuit halen.

2.5. Tussenkoms van Bert Maertens

Dat Izegem, een niet zo kleine stad, nog maar net de eerste taxivergunning afleverde, is voor *Bert Maertens* het bewijs dat de regels moeten worden aangepast. Het ontwerp van decreet heeft heel wat goede uitgangspunten maar de basis is de democratisering van het taxigebbruik door de regelgeving hedendaagser en soepeler te maken zodat de concurrentie eerlijker kan verlopen met een gelijk speelveld voor alle aanbieders. Door de deregulering en democratisering zal het taxigebbruik goedkoper worden, onder andere omdat de lege ritten vermeden worden. Hij denkt dat ook het openbaar vervoer er baat bij zal hebben omdat taxi's zullen instaan voor het vervoer van thuis tot halte of van halte tot bestemming.

2.6. Antwoorden en repliek van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* wijst vooreerst op de rol van de taxi's in dit ontwerp van decreet en in het toekomstige decreet Basisbereikbaarheid. In de gedeelde en combimobiliteit kunnen zo ook de taxi's een cruciale rol spelen. Voor de minister hoort het collectieve vervoer, openbaar én privaat, trouwens een prominentere plaats te krijgen in de visie op combimobiliteit. Om taxi's in te schakelen in het vervoersbeleid, zowel in de stad als op het platteland, moeten ze eerst gedemocratiseerd worden. In de stad kunnen taxi's dan samen met het openbaar vervoer instaan voor vervoer van deur tot deur zodat er eigenlijk geen excuus meer is om een eigen wagen te gebruiken. Gemiddeld genomen is 30% van het stedelijke verkeer zoekverkeer, zoekend naar een parkeerplaats, wat zo vermeden wordt.

Op het platteland zijn er nu amper taxi's omdat ze veel te duur zijn. Ze worden enkel in uitzonderlijke omstandigheden gebruikt of door de happy few. Met dit ontwerp van decreet wil de regering de taxi democratiseren door de quota en vaste prijzen te schrappen. Daarnaast zal de vergunning in heel Vlaanderen gelden. Door de huidige gemeentelijke vergunningen mogen taxi's die iemand wegbrengen naar

een andere gemeente, daar geen nieuwe klanten oppikken, wat dat vervoer duur maakt. Hij hoopt dat taxi's zodanig betaalbaar worden dat jongeren ermee van een fuif naar huis kunnen komen. Het zal ook mogelijk worden om taxi's in te schakelen in het vervoer op maat dat de vervoerregio's moeten organiseren. Dat is eigenlijk een extra markt voor taxi's.

De verandering is ingrijpend en de minister heeft begrip voor de terughoudendheid. Hij denkt niet dat meer taxi's ervoor zullen zorgen dat mensen minder het openbaar vervoer nemen. Hij ziet het als een perfecte aanvulling. Te veel taxi's zouden volgens sommigen leiden tot sociale dumping maar vreemd genoeg volgens dezelfde critici ook tot stijging van de prijzen. De minister begrijpt niet waarom de markt die voor alle goederen en diensten van private aanbieders goed werkt, niet zou werken in de taxisector.

Taxi's kunnen ook een pioniersfunctie vervullen voor de vergroening van het stadsverkeer. De taxivloot is nu al groener dan de rest van het wagenpark want gemiddeld drie tot vijf jaar oud. Ook de lage-emissiezones spelen daarin een rol. De minister wil er nog extra overheidsstimulansen voor geven. Tegen de taxisector heeft hij al gezegd dat hij een kader wil opstellen voor een verhoogde steun bij de aanschaf van emissievrije taxi's. Het lijkt hem logisch dat gemeenten vooral voor standplaatstaxi's opleggen dat ze emissievrij zijn – dus elektrische taxi's – waardoor meteen laadpalen nodig zijn.

Het ontwerp van decreet is volgens de minister evenwichtig en pakt enkele pijnpunten aan. De innovatie en de vergroening kan erdoor gestimuleerd worden. De vrijmaking van de markt zal het aantal lege ritten tegengaan en de prijzen doen dalen. Anderzijds zorgt dit ontwerp van decreet ervoor dat kwaliteitseisen beter gecontroleerd en gehandhaafd worden. In Brussel gebeurt de helft van het taxivervoer via Uber, dat in een grijze en volgens sommigen zelfs zwarte zone opereert. Deelplatformen kunnen nu uit die grijze zone treden, waardoor een gelijk speelveld ontstaat.

Nu is het zo dat overtredingen door deelplatformtaxi's die geverbaliseerd worden naar de parketten gaan. Daar het meestal kleinere vergrijpen zijn, worden er nogal wat geseponneerd. Vlaanderen zal nu, net als voor het dierenwelzijn, de kleine vergrijpen zelf afhandelen. Dan geeft het parket meer ruimte om de ernstigere pv's die wel nog doorgestuurd worden, af te handelen.

Steden en gemeenten krijgen de mogelijkheid om aan attractiepolen een perimeter af te bakenen voor standplaatstaxi's. Volgens de minister is een perimeter van 200 meter werkbaar en controleerbaar. Gemeenten kunnen ook andere voorwaarden van lokale aard opleggen, zoals emissievrije taxi's. Om de marktwerking te controleren en onder meer sociale dumping op te merken, is de minister bereid een observatorium op te richten, met betrokkenheid van de sector. Dat observatorium moet een jaar na de inwerkingtreding een evaluatierapport opleveren, maar kan ook eerder problemen rapporteren.

Tot slot herinnert de minister eraan dat alle partijen nauw betrokken waren bij het voortraject. Het kabinet hoorde alle belanghebbenden minstens vier keer en organiseerde minstens twintig samenkomsten met de betrokken partijen. Ze zullen ook betrokken worden bij de uitvoeringsbesluiten en bij de monitoring.

3. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikelen 1 tot en met 5

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Hoofdstuk 2. Diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer

Afdeling 1. Vergunning

Artikel 6

Amendement nr. 1, voorgesteld door Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska, strekt ertoe aan paragraaf 2 een vijfde lid toe te voegen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1780/2).

Joris Vandenbroucke zegt dat dit amendement de mogelijkheid geeft aan de vervoerregio's om al dan niet tijdelijk een plafond in te stellen op het aantal vergunningen voor individueel bezoldigd personenvervoer, dat uiteraard nooit lager kan zijn dan één voertuig per duizend inwoners. Dat is dan meteen een hulp bij de regierol die ze in het toekomstige decreet Basisbereikbaarheid zullen krijgen. Daar de gemeenten in de vervoerregio's in consensus beslissen, zal dat niet lichtzinnig gebeuren en niet door één gemeente alleen.

Björn Rzoska voegt toe dat het VVSG-advies, dat trouwens heel wat gelijkenissen vertoont met dat van werkgevers en werknemers, erop wees dat gezien de wachtlijsten in de steden het volledig loslaten van de norm neveneffecten zou kunnen hebben. Dat is de reden van amendement nr. 1 om de vervoerregio de mogelijkheid te geven een plafond in te stellen. Dat is, net zoals zijn andere amendementen, een uiterst beperkte bijsturing, aldus het lid.

Bert Maertens meent dat de lokale besturen nu al de mogelijkheid hebben om het aantal machtigingen voor standplaatsen te beperken. De meeste overlast is er net aan die standplaatsen. Dus acht hij het niet nodig de vervoerregio de mogelijkheid te geven het aantal vergunningen te plafonneren.

Volgens minister *Ben Weyts* stelt het amendement eigenlijk een bevoegdheids-overdracht van de gemeente naar de vervoerregio voor, wat bij heel wat lokale besturen niet op gejuich onthaald zou worden. Gemeenten hebben natuurlijk altijd de mogelijkheid om machtigingen te geven en specifieke voorwaarden op te leggen aan de standplaatsen.

Joris Vandenbroucke repliceert dat met het ontwerp van decreet de gemeente dan wel vat krijgt op de standplaatstaxi's maar niet op de straattaxi's. Daarom wil de oppositie de vervoerregio daar enige zeggenschap over geven.

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 2.

Artikel 6 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 2.

Artikelen 7 tot en met 11

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Afdeling 2. Machtiging

Artikelen 12 tot en met 16

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Afdeling 3. Bestuurderspas

Artikelen 17 tot en met 20

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Afdeling 4. Exploitatie

Artikel 20/1 (nieuw)

Amendement nr. 2, voorgesteld door Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska, strekt ertoe een nieuw artikel 20/1 in te voegen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1780/2).

Joris Vandenbroucke zegt dat dit amendement een regulerend basiskader voor deelplatformen voorstelt: een maatschappelijke zetel op Belgisch grondgebied; medewerking aan overheidsinspecties naar fraude of andere problemen; transparantie in de kosten; beantwoording aan de fiscale, sociale en arbeidsrechtelijke verplichtingen; overmaking van geaggregeerde data van ritten aan de overheid. Die gegevens kunnen ook inzicht geven in het verplaatsingsgedrag en laten toe om het vervoer op maat nog beter te organiseren.

Het amendement zorgt er volgens *Björn Rzoska* voor dat deelplatformen en de tussenpersonen aan dezelfde spelregels moeten voldoen als andere spelers. Het is dus net bedoeld om een gelijk speelveld te creëren, iets waar alle partijen in het parlement voor zijn.

Bert Maertens vindt dat de artikelen over de handhaving in het ontwerp van decreet voldoende garanties bieden opdat de exploitanten en de tussenpersonen, lees deelplatformen, de regels respecteren. N-VA stelt dus voor om de amendementen van Groen en sp.a te verwerpen.

Minister *Ben Weyts* sluit zich hierbij aan, namelijk dat deelplatformen onder de tussenpersonen vallen en dus al voldoende gecontroleerd worden. In het ontwerp van decreet wordt een exploitatiezetel op Vlaams grondgebied gevraagd. Een maatschappelijke zetel op Belgische grondgebied, zoals sp.a en Groen vragen, gaat volgens de minister in tegen de Europese regels van vrij verkeer van goederen en diensten. Los daarvan sluit die bepaling bepaalde innovatieve deelplatformen uit.

Joris Vandenbroucke geeft de minister gelijk: er moet niet staan "maatschappelijke" maar "administratieve" zetel. Hij hoopt dat zijn bijkomende uitleg parlementsleden zal overtuigen om toch deze minimumvereisten goed te keuren.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 2.

Artikelen 21 en 22

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Artikel 23

Amendement nr. 3, voorgesteld door Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska, strekt ertoe in artikel 23, paragraaf 2 te vervangen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1780/2).

Met dit amendement wil *Joris Vandenbroucke* de Vlaamse Regering verplichten om minimumtarieven vast te leggen.

Björn Rzoska vult aan dat de chauffeur zo enige zekerheid krijgt op een eerlijk deel.

Bert Maertens zegt dat de N-VA-fractie ervan uitgaat dat het ontwerp van decreet voldoende beschermt tegen monopolie of sociale dumping. Zo kan de regering bij sociale dumping een minimumtarief en bij monopolievorming een maximumtarief opleggen. N-VA wil dat echter niet nu al doen. Dat zou ingaan tegen een van de voornaamste principes, zijnde de vrijemarktwerking. Ze wil de verregaande democratisering van de sector eerst een kans geven. Daartoe is de evaluatie die alle partijen vragen, noodzakelijk.

Minister *Ben Weyts* meent dat het ontwerp van decreet een mogelijkheid geeft om prijzen te zetten als dat nodig zou zijn. Hij is het dus niet eens met dit amendement dat de regering verplicht om nu al minimumprijzen op te leggen.

Joris Vandenbroucke toont zich namens sp.a voorstander van de opheffing van bepaalde beperkingen. Geloof in de marktwerking en een evaluatie nadien, bieden echter te weinig garanties. De amendementen vloeien immers niet voort uit doembeelden maar uit feiten, evoluties in de omringende landen. Het is zaak dat Vlaanderen daar lering uit trekt. Een minimumprijs opleggen, is het minimum minimum.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 2.

Artikel 23 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 2.

Artikelen 24 tot en met 26

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Artikel 26/1 (nieuw artikel 27)

Amendement nr. 4, voorgesteld door Dirk de Kort, Annick De Ridder, Marino Keulen, Bert Maertens, Martine Fournier en Paul Van Miert, strekt ertoe een nieuw artikel 26/1 in te voegen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1780/2).

Dirk de Kort zegt dat de CD&V-fractie wel wat ziet in de combinatie van personen- en pakjesvervoer en heeft daartoe amendement nr. 4 ondertekend. Momenteel worden er in België ongeveer 400.000 pakjes per dag aan huis geleverd. De maatschappelijke kost daarvan door files, verkeersongevallen, luchtvervuiling, geluidsoverlast en klimaatverandering komt neer op 45.000 tot 120.000 euro per

dag. Taxi's kunnen helpen dat te verminderen, met bijvoorbeeld knooppunten waar goederen van vrachtwagens overgeladen worden op – liefst elektrische – taxi's die de levering koppelen aan personenvervoer. Op die knooppunten kunnen ook andere vervoersmiddelen een halte hebben: openbaar vervoer, deelfiets, deelauto.

Bert Maertens zegt dat dit amendement ertoe strekt om collivervoer aan regels te binden. Zo moet het altijd ondergeschikt zijn aan het personenvervoer en voldoen aan de regelgeving over het goederenvervoer voor derden.

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 2 onthoudingen. Een nieuw artikel 26/1 wordt ingevoegd.

Afdeling 5. Klachtenbehandeling

Artikelen 27 tot en met 29 (vernummerde artikelen 28 tot en met 30)

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Afdeling 6. Gegevens

Artikel 30 (vernummerd artikel 31)

Amendement nr. 5, voorgesteld door Annick De Ridder, Dirk de Kort, Marino Keulen, Bert Maertens, Martine Fournier en Paul Van Miert, strekt ertoe artikel 30 te vervangen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1780/2).

Bert Maertens verduidelijkt dat dit amendement van de meerderheid is ingegeven door het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

Het amendement nr. 5 wordt eenparig aangenomen met 10 stemmen. Artikel 30 wordt vervangen.

Artikel 31 (vernummerd artikel 32)

Amendement nr. 6, voorgesteld door Annick De Ridder, Dirk de Kort, Marino Keulen, Bert Maertens, Martine Fournier en Paul Van Miert, strekt ertoe in artikel 31 aan het tweede lid een zin toe te voegen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1780/2).

Bert Maertens zegt dat ook dit amendement het gevolg is van het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

Het amendement nr. 6 en het aldus gewijzigde artikel 31 worden eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Hoofdstuk 3. Strafbepalingen

Afdeling 1. Strafsancties

Artikel 32 (vernummerd artikel 33)

Dit artikel wordt eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Afdeling 2. Handhaving

Artikel 33 (vernummerd artikel 34)

Amendement nr. 7, voorgesteld door Annick De Ridder, Dirk de Kort, Marino Keulen, Bert Maertens, Martine Fournier en Paul Van Miert, strekt ertoe in artikel 33 paragraaf 4 te vervangen (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1780/2).

Bert Maertens zegt dat de indieners met dit amendement tegemoet willen komen aan de opmerkingen in het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

Het amendement nr. 7 en het aldus gewijzigde artikel 33 worden eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Artikelen 34 en 35 (vernummerde artikelen 35 en 36)

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Hoofdstuk 4. Wijzigingsbepalingen

Artikelen 36 tot en met 41 (vernummerde artikelen 37 tot en met 42)

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Artikel 42 (vernummerd artikel 43)

Dit artikel wordt zonder verdere opmerkingen eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Artikel 42 (technisch aangepast en vernummerd artikel 44)

De voorzitter stelt vast dat in het ontwerp van decreet in *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1780/1 op pagina 129 in de nummering van de artikelen het tweede artikel 42 verkeerd is genummerd. Dit moet in de nummering artikel 43 worden. De commissie is het eenparig eens met het voorstel van de commissievoorzitter om dit aan te passen bij wijze van technische correctie.

Het naar artikel 43 technisch aangepaste artikel 42 (vernummerd artikel 44) wordt eenparig aangenomen met 10 stemmen.

4. Eindstemming

Het ontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 2.

Lies JANS,
voorzitter

Annick DE RIDDER
Sas VAN ROUVEROIJ
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

GBA	Gegevensbeschermingsautoriteit
G.T.L.	Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met Chauffeur
ICT	informatie- en communicatietechnologie
MaaS	Mobility as a Service
OV	openbaar vervoer
pv	proces-verbaal
VVB	Verhuur Voertuigen met Bestuurder
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

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 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 kunnen 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).

Art. 27. Onder de vigerende regelgeving met betrekking tot het goederenvervoer voor derden kunnen exploitanten colli vervoeren.

Het vervoer van colli is ondergeschikt aan het vervoer van personen.

Afdeling 5. Klachtenbehandeling

Art. 28. 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. 29. §1. Met behoud van de mogelijkheid om klacht in te dienen bij de politie en de personen, vermeld in artikel 34, 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. 30. In afwijking van artikel 28 en 29 bepaalt de Mobiliteitscentrale de wijze van klachtenbehandeling voor de OV-taxi's.

Afdeling 6. Gegevens

Art. 31. §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, met inbegrip van 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, met inbegrip van 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, met inbegrip van 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;
- 6° de klachten en aanbevelingen van het klachtenorgaan, vermeld in artikel 29, §2.

De strafrechtelijke veroordelingen, vermeld in het eerste lid, 2°, 3° en 4°, betreffen de inbreuken op de vereisten en verplichtingen over de zedelijkheid van de exploitant of de bestuurder, vermeld in artikel 21, §2, 1° en 2°, en de inbreuken, vermeld in artikel 33, §1 en §2. De gegevensbank beperkt zich tot een weergave of de persoon al dan niet het voorwerp is geweest van een strafrechtelijke veroordeling, zonder vermelding van de inbreuk.

De gegevensbank beperkt zich tot een weergave van het al dan niet medisch geschikt zijn van de persoon, vermeld in het eerste lid, 2°, 3° en 4°, zonder informatie over de eventuele aandoening.

§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 op de bepalingen van dit decreet en zijn uitvoeringsbepalingen 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.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de gemeenten kwalificeren als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken in de zin van artikel 4(7) van de verordening (EU) 2016/679 en zullen voldoen aan de verplichtingen vervat in artikel 26 van de verordening (EU) 2016/679 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 gegevensbank is onderworpen aan een strikt gebruikers- en toegangsbeheer, waarbij toegang beperkt wordt tot die gegevens die strikt noodzakelijk zijn

voor de toepassing van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan, rekening houdend met de rol die iedere toegangsgerechtigde vervult.

§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. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken maakt de lijst met vergunde exploitanten openbaar via zijn website, waarbij de volgende vergunningsgegevens worden vermeld:

- 1° de vergunningverlenende gemeente;
- 2° de naam of benaming van de exploitant;
- 3° het adres van de exploitatiezetel;
- 4° de identificatiecode van de voertuigen;
- 5° de nummerplaat van de voertuigen;
- 6° of de exploitant beschikt over aangepaste voertuigen;
- 7° de geldigheidsduur van de vergunning.

De in het eerste lid vermelde gegevens worden openbaar gemaakt om de controle op de bepalingen van dit decreet en zijn uitvoeringsbepalingen te verhogen en de klachtenbehandeling, vermeld in afdeling 5, te bevorderen.

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

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

Art. 32. 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. Zij hebben geen betrekking op persoonsgegevens.

Hoofdstuk 3. Strafbepalingen

Afdeling 1. Strafsancties

Art. 33. §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;

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. 34. §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 die de Vlaamse Regering aanwijst, vermeld in paragraaf 1, beslissen de verplichtingen en de rechten, vermeld in artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, niet toe te passen bij de verwerkingen van persoonsgegevens in het kader van een onderzoek dat betrekking heeft op een welbepaalde natuurlijke persoon, als voldaan is aan de voorwaarden, vermeld in het tweede tot en met het tiende lid.

De afwijkmingsmogelijkheid, 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 die daarmee verband houden, in het kader van de decretale en reglementaire opdrachten van de personen die de Vlaamse Regering aanwijst, vermeld in paragraaf 1, 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 persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan nodig is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt.

De afwijkmingsmogelijkheid, vermeld in het eerste lid, heeft geen betrekking op de gegevens die los staan van het voorwerp van het onderzoek dat of van de controle die de weigering of beperking van de rechten, vermeld in het eerste lid, rechtvaardigt.

Als de betrokkene in het geval, vermeld in het eerste lid, tijdens de periode, vermeld in het tweede lid, een verzoek indient op basis van artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening, bevestigt de bevoegde functionaris voor gegevensbescherming als vermeld in artikel 9 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer de ontvangst daarvan.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming informeert de betrokkene schriftelijk, zo snel mogelijk en in elk geval binnen de termijn van een maand na ontvangst van het verzoek, over elke weigering of beperking van de rechten, vermeld in het eerste lid. De informatie over de weigering of beperking hoeft niet te worden verstrekt als de verstrekking daarvan de decretale en reglementaire opdrachten van de personen die de Vlaamse Regering aanwijst, vermeld in paragraaf 1, zou ondermijnen, met behoud van het achtste lid. Als dit nodig is, kan die termijn met twee maanden worden verlengd, rekening houdend met het aantal aanvragen en de complexiteit ervan. De verwerkingsverantwoordelijke stelt de betrokkene binnen één maand na ontvangst van het verzoek in kennis van deze verlenging en van de redenen voor het uitstel.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming informeert de betrokkene ook over de mogelijkheid om een verzoek in te dienen bij de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens overeenkomstig artikel 10/5 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer en om een beroep in rechte in te stellen.

De bevoegde functionaris voor gegevensbescherming noteert de feitelijke of juridische gronden waarop de beslissing is gebaseerd. Die informatie houdt hij ter beschikking van de voornoemde Vlaamse toezichtcommissie.

Nadat het onderzoek afgesloten is, worden de rechten, vermeld in artikel 13 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, mag de bevoegde functionaris voor gegevensbescherming op verzoek van de betrokkene overeenkomstig artikel 12 tot en met 22 van de voormelde verordening pas antwoorden nadat het Openbaar Ministerie of, in voorkomend geval, de onderzoeksrechter heeft bevestigd dat een antwoord het onderzoek niet in het gedrang brengt of kan brengen.

Art. 35. §1. De personen, vermeld in artikel 34, §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 33, §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 33, §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. 36. 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 34, §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° en 5° opgeheven.

Art. 38. In artikel 3 van hetzelfde decreet worden punt 1° en 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 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. Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum en uiterlijk op 1 januari 2020.