

## **NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING**

**Betreft:**     - Voorontwerp van decreet betreffende het individueel  
                  bezoldigd personenvervoer  
                  - Principiële goedkeuring

### **1. INHOUDELIJK**

#### 1    Situering van de nota

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 (Voorstel van resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer, stuknr. 301 (2014-2015)).

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 (VR 2017 2403 DOC.0279/1BIS), 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 taxigebruk 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 technologie-neutraal 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 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 (waarbij VVB staat voor verhuur van voertuigen met bestuurder) 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 bezoldigd personenvervoer kunnen 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.

## 2 Context

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 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 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, door garanties naar exploitant, bestuurder en voertuig toe 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 Samenvatting van de inhoud van de nieuwe regelgeving en artikelsgewijze toelichting

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.”*

- 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.

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. De handhavingsopdracht in het kader van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten zou op die basis bijvoorbeeld ook kunnen worden toegekend aan aangewezen personeel binnen de Wegeninspectie. 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, 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, tenzij het voertuig op voorhand werd besteld.

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 bijsturingen 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 is gevestigd. De hoogte van deze retributie wordt in heel Vlaanderen gelijkgeschakeld en bedraagt 350 euro per vergund voertuig per jaar. Het voorgestelde retributietarief stemt overeen met de indexatie van het huidige belastingtarief van 250 euro, zoals bepaald in het decreet Personenvervoer en zoals vandaag toegepast als maximale belasting voor de taxivoertuigen die geen gebruik maken 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 naar beneden gedifferentieerd worden tot minimaal 250 euro op basis van de parameters emissie en de verhouding tussen batterijcapaciteit en totaal gewicht van het voertuig. Een jaarlijkse indexering aan het indexcijfer van de consumptieprijzen is voorzien.

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 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. De decretale basis hiervoor wordt geconcretiseerd bij de opmaak van het decreet basisbereikbaarheid.

Voor de artikelsgewijze toelichting, wordt integraal verwezen naar de memorie van toelichting.

## 2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

### 1 Financiële weerslag van het voorstel

Voor de Vlaamse overheid zijn er financiële implicaties voor wat betreft het actualiseren van de gegevensbank. De aanpassingen hebben betrekking op het doorvoeren van bijkomende functionaliteiten die noodzakelijk zijn om de regelgeving te implementeren en om ze te handhaven. Zo zal het onderscheid tussen de taxidiensten en de diensten van verhuurvoertuigen met bestuurder wegvallen, maar wordt voortaan wel een onderscheid gemaakt tussen de vergunning tot exploitatie enerzijds, en de machtiging om op een standplaats in de gemeente te mogen stationeren, anderzijds. Ook de opname van de gegevens betreffende de exploitatievoorwaarden zal worden uitgebreid (gegevens exploitant, voertuig, bestuurder, etc.), waaronder de gegevens betreffende de bestuurderspassen. De kostprijs voor de actualisering van de gegevensbank wordt geschat op 472.500 EUR, excl. BTW.

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 daarenboven pas concreet worden ingeschat op het moment dat de Vlaamse Regering de samenstelling en werking ervan bepaalt.

Hoewel ook vandaag reeds de decretale mogelijkheid bestaat om Vlaamse personeelsleden voor handhavingstaken ten aanzien van taxi en VVB-diensten aan te duiden, gebeurt de vaststelling van inbreuken vandaag enkel door de lokale politie en staan parketten en strafrechtbanken in voor de vervolging. In de toekomst zullen, naast de politiediensten, ook aangewezen Vlaamse wegeninspecteurs bevoegd verklaard worden om inbreuken op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten vast te stellen. De uitbreiding van het takenpakket voor de wegeninspecteurs vormt op zich geen aanleiding tot een verruiming van de handhaving capaciteit bij de Wegeninspectie en impliceert derhalve geen budgettaire meeruitgave.

2 De kostprijs voor de actualisatie van de Centaurusdatabank wordt opgevangen binnen de beschikbare middelen van het departement MOW, met name op begrotingsartikel 3MF002 MBU/3MF-E-2-D/WT (Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid). Ook de eventuele kosten verbonden aan de oprichting en werking van de klachtencentrale, de handhaving door aangewezen Vlaamse ambtenaren en de kosten verbonden aan de exploitatie van de OV-taxi's in het kader van de basisbereikbaarheid worden opgevangen binnen de huidige budgetten en personeelskader.

3 Inspectie van Financiën bracht op 22 januari 2018 en 15 februari 2018 een ongunstig advies uit.

Betreffende de wettelijkheid en regelmatigheid:

- Het huidige decreet Personenvervoer maakt reeds melding van een belasting die in het kader van de vergunningverlening voor taxi en VVB kan worden ingesteld. Zo bepaalt artikel 49 dat ten aanzien van elk vergund VVB-voertuig een belasting van 250 euro wordt ingesteld. Ten aanzien van voertuigen die voor taxidiensten worden ingezet kan volgens het decreet een belasting worden geheven van hoogstens 250 euro respectievelijk 450 euro per voertuig, afhankelijk of het voertuig gebruik mag maken van de standplaatsen.

In voorliggend ontwerp van decreet wordt voorgesteld om in de toekomst te werken op basis van jaarlijkse retributies.

De juridische grond voor de opname van een dergelijke decretale bepaling werd vermeld in de memorie van toelichting bij dit ontwerp van decreet.



Betreffende de doelmatigheid en budgettaire weerslag:

- Het afleveren van de vergunningen blijft ook in de toekomst een taakstelling van de steden en gemeenten. De expertise die vandaag op het lokale beleidsniveau werd uitgebouwd willen we ook in de toekomst valoriseren. Daarnaast is het element nabijheid een niet onbelangrijk gegeven in het kader van de vergunningverlening en de opvolging ervan. Bovendien kan erop gewezen worden dat ook vandaag lokale besturen instaan voor de vergunningverlening van VVB-diensten, die per definitie in heel Vlaanderen operationeel zijn.
- Het ontwerp van decreet spreekt enkel van de mogelijkheid om – indien dit noodzakelijk zou zijn - minimumtarieven in te voeren bij beslissing van de Vlaamse Regering. Een uitbreiding naar het invoeren van maximumtarieven wordt niet noodzakelijk geacht aangezien de toenemende concurrentie door het wegnemen van de quota eerder aanleiding zal geven tot een neerwaartse druk op de tarieven.
- De meerkosten verbonden aan de actualisering van de Centaurusdatabank zullen opgevangen worden binnen de beschikbare kredieten, zoals hierboven werd verduidelijkt.
- Inzake handhaving wordt geen budgettaire meeruitgave voor de Vlaamse overheid verwacht.
- 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 daarenboven 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, wat uiteraard ook een invloed zal hebben op de financiële impact. Eventuele kosten die hieraan verbonden zijn, worden opgevangen binnen de eigen kredieten.
- In het programma van de gegevensbank Centaurus 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. Dit werd verduidelijkt in de memorie van toelichting.

Betreffende de lokale besturen:

- De concrete impact op de lokale besturen is op dit moment moeilijk in te schatten en mede afhankelijk van het aantal ingediende vergunningsaanvragen.

4 Op 27 maart 2018 verleende de minister van Begroting het begrotingsakkoord. De gestelde voorwaarden kregen inmiddels een vertaling in voorliggende nota aan de Vlaamse Regering.

### **3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN**

1. Personeel: voorliggend voorontwerp van decreet noodzaakt geen bijkomende inzet van het in dienst zijnde personeel van de lokale besturen, noch de werving van bijkomend personeel. Immers, de vergunningen worden vandaag reeds afgeleverd door de gemeenten.

2. Werkingsuitgaven: voorliggend voorontwerp van decreet heeft geen weerslag op de lopende uitgaven van de lokale besturen.

3. Investerings en schuld: de uitvoering van voorliggend voorontwerp van decreet veroorzaakt geen bijkomende investeringen voor de lokale besturen.

4. Ontvangsten: in uitvoering van voorliggend voorontwerp van decreet worden financiële middelen aan de lokale besturen ter beschikking gesteld via een jaarlijks retributiesysteem.

5. Conclusie: voorliggend voorontwerp van decreet heeft in beginsel enkel een weerslag op de ontvangsten van de lokale besturen.

De concrete impact op de lokale besturen is moeilijk in te schatten en mede afhankelijk van het aantal ingediende vergunningsaanvragen.

#### **4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget van de Vlaamse overheid, zodat het akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling niet vereist is.

#### **5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING**

1 Het bijgaande voorontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2017/470 van 4 januari 2018.

2 Korte samenvatting van de RIA

In de 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 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

## 6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer en aan de bijhorende memorie van toelichting;
- 2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn:
  - 2.1. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van één maand;
  - 2.2. te machtigen te beoordelen of voornoemd advies aanleiding kan geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd tekst;
  - 2.3. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Raad van State, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemd advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

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

Ben Weyts

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren voorontwerp van decreet
- de memorie van toelichting
- de adviezen van de Inspectie van Financiën (22 januari en 15 februari 2018)
- het begrotingsakkoord (27 maart 2018)
- de RIA