

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN  
DIERENWELZIJN

## NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** - Voorontwerp van decreet betreffende het individueel  
bezoldigd personenvervoer  
- Tweede 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.

Op 20 april 2018 verleende de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van de decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer (VR 2018 2004 DOC.0381/1). In navolging werd het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen ingewonnen.

#### 2 Context

In deze kan verwezen worden naar de nota Vlaamse Regering zoals goedgekeurd op 20 april 2018 (VR 2018 2004 DOC.0381/1).

### 3 Samenvatting van de inhoud van de nieuwe regelgeving en artikelsgewijze toelichting

In deze kan verwezen worden naar de nota Vlaamse Regering zoals goedgekeurd op 20 april 2018 (VR 2018 2004 DOC.0381/1).

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

### 4 Samenvatting van het advies van de MORA en het gevolg dat eraan gegeven wordt

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (kortweg: MORA) verleende op 25 mei 2018 haar advies over het voorontwerp van decreet individueel bezoldigd personenvervoer.

De MORA stelt concreet de volgende toevoegingen voor aan het ontwerpdecreet:

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

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

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. De nieuwe regelgeving biedt daarom de mogelijkheid om, indien er ongewenste effecten optreden met als oorzaak de vrije prijszetting, minimum- en maximumtarieven te bepalen. Voormelde minimum- en maximumtarieven kunnen desgevallend verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi.

- Om een solide en toekomstbestendige regelgeving te garanderen, vraagt de Raad om duidelijke definities van "platformen/tussenpersonen" en "exploitanten".
  - Een definitie van "exploitant" die duidelijk aangeeft of het over een bedrijf of een chauffeur gaat.
  - Gezien de toenemende aanwezigheid van (digitale) platformen en tussenpersonen op de markt, is een duidelijke definitie een beginpunt voor verdere regelgeving.
  - De (digitale) platformen moeten hun verantwoordelijkheid nemen en daarom moet het ontwerpdecreet ook wijzen op de verplichting van platformen en tussenpersonen om hun medewerking te verlenen in fraudedossiers, de afhandeling van klachten, en het bezorgen van geaggregeerde data van ritten.

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

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

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

Tussenpersonen die geen gevolg geven aan dit schriftelijk verzoek, kunnen overeenkomstig artikel 32, §1 worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 500 euro tot 10.000 euro, of met een van die straffen alleen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Daarnaast stelt de MORA de volgende aanpassingen voor:

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

besturen binnen een bepaald kader de perimeter kunnen bepalen.

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

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

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

- Omdat de klant centraal moet staan in deze hervorming, stelt de MORA voor dat de eerstelijns klachtenbehandeling gebeurt door de vergunningsverlener, met name de gemeente, als neutrale partij. Dit gebeurt best in samenwerking met exploitanten en chauffeurs.  
Het is volgens de MORA nuttig om de vergunningverlenende overheid en de sociale partners te betrekken in het tweedelijns klachtenorgaan.

De vergunningverlenende gemeente, dan wel de machtigingverlenende gemeente wordt aangeduid als eerstelijns klachtenbehandelingskanaal in artikel 28, §1 van het ontwerpdecreet.

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

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

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

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

Vlaamse Regering.

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

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

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

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

Ten opzichte van het ontwerp van decreet dat op 20 april 2018 een eerste keer principieel werd goedgekeurd (VR 2018 2004 DOC.0381/1), kan in navolging van het MORA advies het departement Mobiliteit en Openbare Werken aangeduid worden als beroepsinstantie. Deze taakstelling zal in dat geval wordt opgevangen binnen de huidige werkingsbudgetten.

Voor het overige zijn er geen andere wijzigingen ten opzichte van de nota waaraan de Vlaamse Regering op 20 april 2018 haar principiële goedkeuring verleende (VR 2018 2004 DOC.0381/1).

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

Op dit vlak zijn er geen wijzigingen ten opzichte van de nota waaraan de Vlaamse Regering op 20 april 2018 haar principiële goedkeuring verleende (VR 2018 2004 DOC.0381/1).

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

Ten opzichte van het ontwerp van decreet dat op een eerste keer principieel werd goedgekeurd (VR 2018 2004 DOC.0381/1), kan in navolging van het MORA advies het departement Mobiliteit en Openbare Werken aangeduid worden als beroepsinstantie. Deze taakstelling wordt in dat geval opgevangen binnen het huidige personeelskader.

Voor het overige zijn er geen andere wijzigingen ten opzichte van de nota waaraan de Vlaamse Regering op 20 april 2018 haar principiële goedkeuring verleende (VR 2018 2004 DOC.0381/1).

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

Op dit vlak zijn er geen wijzigingen ten opzichte van de nota waaraan de Vlaamse Regering op 20 april 2018 haar principiële goedkeuring verleende (VR 2018 2004 DOC.0381/1).

## **6. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar tweede principiële goedkeuring te hechten aan bijgaand voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer en aan de bijhorende memorie van toelichting.
- 2° de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer 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.

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
- het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (25 mei 2018)