

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering betreffende wijzigingsbepalingen aan de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer
- Definitieve goedkeuring

Samenvatting

Door middel van het voorliggende besluit worden een aantal bepalingen uit het Besluit van de Vlaamse regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer van 8 november 2019 aangepast of gecorrigeerd.

De wijziging met de meeste impact is het schrappen van de verplichte wachttijd van 15 minuten bij een bestelde rit. Daarnaast zijn de aanpassingen vooral technisch of tekstueel zowel in de tekst van het besluit als in enkele bijlagen bij het besluit.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit dossier heeft betrekking op het beleidsveld gemeenschappelijk vervoer, namelijk op het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur, vermeld in artikel 6, §1, X, 8°, van de bijzondere wet, met inbegrip van het prijsbeleid.

Dit besluit wijzigt het besluit van 8 november 2019 dat uitvoering geeft aan het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer.

Dit besluit betreffende wijzigingsbepalingen aan de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer, concretiseert de vooropgestelde beleidsdoelstellingen, namelijk:

- de taxi als een meer aantrekkelijk en toegankelijk vervoersmiddel op de kaart zetten, zonder daarbij elementen zoals kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact uit het oog te verliezen;
- naar een nieuw evenwicht gaan waarbij zowel de huidige taxisector als nieuwe vervoersconcepten kansen krijgen binnen eenzelfde wettelijk kader;

- een streven naar een hoger taxigebruik of gedeeld wagengebruik strookt ook met een streven naar een meer duurzame mobiliteit.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

1. *Eerste principiële goedkeuring*

De Vlaamse Regering verleende op 29 mei 2020 haar eerste principiële goedkeuring aan het ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering betreffende wijzigingsbepalingen aan de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer (VR 2020 2905 DOC.0525/1, VR 2020 2905 DOC.0525/2, VR 2020 2905 DOC.0525/3, VR 2020 2905 DOC.0525/4, VR 2020 2905 DOC.0525/5, VR 2020 2905 DOC.0525/6, VR 2020 2905 DOC.0525/7, VR 2020 2905 DOC.0525/8).

2. *Tweede principiële goedkeuring*

De Vlaamse Regering verleende op 17 juli 2020 haar tweede principiële goedkeuring aan het ontwerpbesluit betreffende wijzigingsbepalingen aan de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer (VR 2020 1707 DOC.0900/1BIS, VR 2020 1707 DOC.0900/2BIS, VR 2020 1707 DOC.0900/3, VR 2020 1707 DOC.0900/4, VR 2020 1707 DOC.0900/5, VR 2020 1707 DOC.0900/6, VR 2020 1707 DOC.0900/7, VR 2020 1707 DOC.0900/8, VR 2020 1707 DOC.0900/9, VR 2020 1707 DOC.0900/10, VR 2020 1707 DOC.0900/11)

3. *Advies Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)*

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna MORA) heeft op 26 juni 2020 haar advies verleend.

Punt 2 van het advies van de MORA heeft betrekking op het opheffen van de woorden ‘minstens vijftien minuten’ in de definitie van een bestelde rit.

Punt 3 van het advies heeft betrekking op de handhaving van het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer en het uitvoeringsbesluit.

Op beide punten wordt hieronder verder ingegaan en op welke vlakken de opmerkingen van de MORA een wijziging aan het wijzigingsbesluit al dan niet noodzaken.

Opheffing vijftien minuten

De MORA is kritisch ten opzichte van de afschaffing van de woorden ‘minstens vijftien minuten’ in de definitie van een bestelde rit. Zij meent dat dit het moeizaam bereikte evenwicht tussen de twee voornaamste taxicategorieën, namelijk straattaxi's en standplaatstaxi's zal verstoren.

Bij de totstandkoming van het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer was de boodschap van de decreetgever zeer duidelijk om de taxiregelgeving te actualiseren en te moderniseren en zo naar een nieuw evenwicht te gaan waarbij zowel de huidige taxisector als nieuwe vervoersconcepten kansen krijgen binnen eenzelfde wettelijk kader.

In dit licht heeft de decreetgever op de plenaire zitting van het Vlaams Parlement op 29 januari 2020 de minister aangesproken op het uitvoeringsbesluit betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer. In de plenaire zitting werd uitvoerig bediscussieerd dat de zogenaamde ‘vijftienminutenregel’ niet overeenstemde met de wil van de decreetgever en haar betrachtingen met het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer.

Het Vlaams Parlement gaf de minister te kennen dat het in standhouden van een dergelijke regel een te grote beschermingsmaatregel is voor de huidige taxisector die gebruik maakt van de standplaatsen en dit bijgevolg een barrière vormt voor de modernisering van de taxisector en het uitbouwen van het potentieel van deze sector in het verhaal van Basisbereikbaarheid.

Met het afschaffen van de 'vijftienminutenregel' geeft de minister gehoor aan de opmerkingen van de decreetgever.

Ook al worden de woorden "minstens vijftien minuten" opgeheven uit het uitvoeringsbesluit, wordt nog altijd getracht om een evenwicht te behouden tussen de standplaatstaxi's en de straattaxi's. Het is namelijk nog altijd een vereiste voor een straattaxi dat de rit besteld is vooraleer zij binnen de perimeter van de standplaatsen en het grondgebied van Luchthaven Brussel-Nationaal kan komen.

De opmerkingen van de MORA zijn zeker te begrijpen, maar de decreetgever heeft zeer duidelijk aangegeven welke richting ze uit wil met het individueel bezoldigd personenvervoer.

Handhaving

De MORA merkt op dat met de wijziging in artikel 7 aan artikel 33 van het uitvoeringsbesluit er geen kilometerstand wordt bijgehouden op de dienststaat tijdens en na de dienst. Zij geeft aan dat in dit geval de ritafstanden per rit raadpleegbaar zouden moeten zijn in de databank die de Vlaamse overheid voorziet voor de beveiligde opslag van de gegevens. Als dit niet het geval zou zijn, verliezen de handhavers immers de mogelijkheid om te controleren of een bestuurder de snelste route heeft genomen.

Binnen de databank wordt het startpunt en het eindpunt van de route opgevraagd, zodat de politie op het moment van controle van het voertuig kan nakijken of het voertuig wel de kortste route volgt t.o.v. het startpunt. Het automatisch overnemen van de kilometertellerdata in andere apparatuur is technisch bijna onmogelijk omdat een kilometerteller objectief en afgeschermd is. Het real-time doorsturen van gps-gegevens is veel betrouwbaarder en minder gevoelig voor fouten. Het is bijgevolg niet noodzakelijk om dit op te vragen tijdens en na de dienst.

De MORA heeft een opmerking betreffende het model van vergunningskaart, deze opmerking is gedeeltelijk meegenomen. Het telefoonnummer van de lokale politie is toegevoegd aan het model, maar het nummer 101 blijft ook behouden, gezien in de praktijk sommige klachten een dringende interventie vereisen.

Verder haalt zij aan dat de huidige regelgeving voor verwarring kan zorgen betreffende het gebruik van de tarieven- en vergunningskaarten. De regeling wordt herschreven in die zin dat, als er een tarievenkaart moet worden gebruikt, die niet langer moet worden verwisseld met de vergunningenkaart. Beide kaarten moeten in voorkomend geval worden uitgehangen, de ene aan de achterrauit, de andere aan de zijruit.

De regelgeving zou echter duidelijk moeten zijn. Zeker wanneer dit gelezen wordt in het licht van de soort dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer wordt uitgevoerd. Straattaxi's zonder taximeter en licht, voeren enkel bestelde ritten uit en hebben bijgevolg geen tarievenkaart nodig. Taxi's met meter en licht hebben wel een tarievenkaart nodig, aangezien zij niet enkel bestelde ritten uitvoeren. Indien een taxi met meter en licht desgevallend een rit uitvoert met een voorafgaande prijsafspraken, dan is een tarievenkaart dan weer niet noodzakelijk.

De MORA wijst verder terecht op een verkeerde verwijzing in artikel 17, 10° van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer. Dit wordt aangepast met het nieuw ingevoegde artikel 3.

Wat betreft de boetetabel zijn alle opmerkingen meegenomen.

4. Advies Vlaamse Toezichtcommissie (VTC)

Het advies van de VTC (advies Wetgeving VTC nr. 2020/18 van 30 juni 2020) geeft geen aanleiding tot aanpassing van de tekst van het ontwerpbesluit. De Commissie verwijst n.a.v. van dit ontwerpbesluit naar haar eerdere advies bij het ontwerp verzameldecreet MOW (VTC nr .2020/8) en het advies bij het besluit Vlaamse Regering van 8 november 2019. Dat laatste advies is volgens het advies bij het verzameldecreet daar correct verwerkt. Het gaat dus enkel nog om de bekommernissen die de VTC formuleert in randnummers 35-37 van haar advies 2020/8 bij het verzameldecreet. Daar wordt aandacht gevraagd voor de noodzaak op anonimiteit voor de gebruiker van taxidiensten en voor de bestuurder als hij niet in dienst is. In die zin wordt de aanbeveling in het voorliggende advies 2020/18 verstaan om de granulariteit van de doorgestuurde registraties te herbekijken.

In de repliek op de adviezen van de VTC en de Raad van State in de memorie van toelichting bij het ontwerp verzameldecreet MOW is daarop duidelijk aangegeven dat er een gegevensbeschermingseffectbeoordeling zal gebeuren bij het uitwerken van de prijs- en rittendatabank Chiron, en dat het geenszins de bedoeling is om gegevens over gebruikers te verzamelen. Er wordt ook voorzien in een strikt toegangs- en gebruikersbeheer van de databank. Dit zal verder worden uitgewerkt in het besluit dat de werking van de databank Chiron zal regelen, in uitvoering van de nieuwe decretale bepalingen, zoals gewijzigd door het verzameldecreet MOW. De bepalingen m.b.t het doorsturen van gegevens die in voorliggend ontwerpbesluit zijn opgenomen, zijn zuiver technisch van aard en actualiseren de tekst van het besluit van 8 november 2019 volgens de mogelijkheden van de beschikbare apparatuur.

5. *Advies Raad van State*

Bevoegdheid VTC

De Raad van State heeft haar advies nr. 67.828/1/V gegeven op 31 augustus 2020.

Ten eerste heeft de Raad van State opmerkingen bij de bevoegdheid van de Vlaamse Toezichtcommissie als toezichthoudende autoriteit op de regelgeving inzake gegevensbescherming en zou het voorliggende ontwerp voor advies moeten voorgelegd worden aan de federale Gegevensbeschermingsautoriteit. Volgens de Raad van State voorziet artikel 36, lid 4, van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG), gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 ervan, in een verplichting om de toezichthoudende autoriteit, bedoeld in de wet van 3 december 2017 'tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit', te raadplegen bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met verwerking.

Inmiddels werd bij artikel 10/1 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens opgericht. De Vlaamse toezichtcommissie (VTC) is een autonome dienst met rechtspersoonlijkheid en is als toezichthoudende autoriteit voor de verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 36, lid 4, van de AVG verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van de AVG door de instanties. Ingevolge artikel 51, lid 1, van de AVG kan immers elke lidstaat één of meer onafhankelijke overheidsinstanties, verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van deze verordening, oprichten.

Sinds de bekendmaking van de aanstelling van de leden van de VTC door de Vlaamse Regering in het Belgisch Staatsblad d.d. 29 maart 2019, is de VTC ingevolge artikel 10/4, §1, van voornoemd decreet bevoegd om hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van het Vlaams Parlement of de Vlaamse Regering adviezen te verstrekken omtrent elke aangelegenheid met betrekking tot de verwerkingen van persoonsgegevens. Er moet aldus worden vastgesteld dat er in dit geval een advies is waarbij het ontwerp is getoetst aan de AVG.

Gelet op de opmerking van de Raad van State is de suggestie omtrent het afsluiten van een samenwerkingsakkoord overgemaakt aan de bevoegde diensten binnen de Vlaamse overheid.

Inhoudelijk

De Raad merkt op dat de inwerkingtreding van artikel 10 van het voorliggende besluit met terugwerkende kracht in werking zou moeten treden op 1 juli 2020, gelet op de doelstelling van die bepaling.

Ingevolge deze opmerking werd artikel 18 (huidig artikel 20) aangepast opdat artikel 10 van het wijzigingsbesluit retroactief in werking zal treden op 1 juli 2020. De overige bepalingen van het besluit zullen nog steeds pas op 1 november 2020 in werking treden.

De Raad van State merkt ook op dat in navolging van de vervanging van bijlage 3 bij het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer, bijlage 4 en 5 beter ook vervangen zouden worden op dezelfde wijze als bijlage 3. Er werden hiervoor twee nieuwe artikelen 14 en 15 ingevoegd om deze bijlagen aan te passen.

De opmerkingen die de Raad had betreffende bijlage 8 zijn meegenomen en de bijlage is zo aangepast.

De opmerkingen betreffende de aanhef zijn meegenomen en het ontwerp is ook zo aangepast.

2. INHOUD

ALGEMENE TOELICHTING

Tijdens de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement van 29 januari 2020 sprak de minister zich uit voor de schrapping van de 15-minutenregel die is opgenomen in het artikel 1, 1^o van het besluit van 8 november 2019: „Anderzijds heb je het verhaal van die vijftienminutenregeling of die wachttijden. Die regeling is specifiek voor de straattaxi's ingevoerd, en misschien ook een klein beetje als bescherming voor de standplaatstaxi's. We kunnen daarover discussiëren, maar als vandaag de dag blijkt dat dat een benadeling is van iedereen die wil deelnemen aan die taxidiensten, dan moeten we dat inderdaad herbekijken.”

Er wordt immers vastgesteld dat de verwachte komst van nieuwe spelers op de markt van het individueel bezoldigd personenvervoer uitblijft omwille van deze te beperkende bepaling. En aangezien de bedoeling van de wetgever is om het aanbod aan taxivoertuigen te doen toenemen, is het aangewezen om deze beperkende tijdsbepaling op te heffen.

De verschillende betrokken belanghebbenden werden hierover geconsulteerd en hun suggesties en bekommernissen werden in de mate van het mogelijke meegenomen, opdat dit besluit een zo breed mogelijk draagvlak zou hebben.

In voorliggend besluit worden, naast de aanpassing van de definitie van de bestelde rit, ook technische en tekstuele verbeteringen aangebracht bij een aantal artikelen en ook in enkele bijlagen. Ze worden hierna toegelicht.

In de bijlagen werden de invulvelden verduidelijkt zodat ze correcter digitaal kunnen gegenereerd worden vanuit de databank Centaurus2020.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1 wordt besproken in de algemene toelichting.

Art. 2 en 4 zorgen ervoor dat het koninklijk besluit technische eisen met zijn volledige referentie wordt vermeld.

Art. 3. spreekt voor zich.

Art. 5 zorgt voor een woordgebruik 'kentekenplaat' dat consistent is met de toepasselijke federale regelgeving.

De tweede paragraaf wordt aangepast zodat de vergunningenkaart niet langer moet worden verwisseld door de tarievenkaart.

Art. 6 neemt de onduidelijkheid weg die gerezen was over het gebruik van het taxilicht. Dit nieuwe artikel stelt duidelijk dat een taxilicht en meetinstrument altijd samen gaan. Dat moet de herkenbaarheid op straat ten goede komen. Wie een voertuig met een taxilicht ziet, weet zo dat hij daar zonder bestelling vooraf kan instappen.

Art. 7 brengt vooreerst een technische vereiste in overeenstemming met de huidige technologie.

De tweede paragraaf wordt aangepast in die zin dat de tarievenkaart in voorkomend geval moet worden aangebracht aan de achterste rechter zijruit, rechts onderaan. De vergunningenkaart blijft dan hangen aan de achterraait, rechts onderaan.

Art. 8 maakt een duidelijker onderscheid tussen de verplichtingen die gelden voor meetinstrumenten en voor andere apparatuur dan een taximeter inzake de gegevens die moeten geregistreerd worden bij het begin, tijdens en op het einde van de rit.

Art. 9 zorgt voor een woordgebruik dat consistent is met de toepasselijke federale regelgeving.

Art. 10 wijzigt de datum waarop de overdracht en opslag van de ritgegevens verplicht wordt gesteld van 1 juli naar 1 november 2020. De gegevensbank is beschikbaar vanaf 1 juli, en de overdracht zal ook mogelijk zijn, maar de taxisector heeft zich de voorbije maanden onvoldoende kunnen voorbereiden. Door met enkele bedrijven uitgebreid te testen, kan de werking van de gegevensbank ook robuuster worden gemaakt.

Art. 11 voegt in het aanvraagformulier voor de vergunning in de bijlage 1 enkele velden toe inzake voertuigkenmerken.

Art. 12 past het vergunningsmodel in de bijlage 2 aan in functie van de overeenkomstige terminologie uit het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017.

Art. 13 vervangt bij de vergunningskaart in bijlage 3 het woord „nummerplaat” door „kentekenplaat”.

Art. 14 vervangt bij de reservekaart in bijlage 4 het woord “nummerplaat” door “kentekenplaat”.

Art. 15 vervangt bij de vervangkaart in bijlage 5 het woord “nummerplaat” door “kentekenplaat”.

Art. 16 maakt op de bestuurderspas in de bijlage 7 de bepaling over het vervoer van rolstoelgebruikers duidelijker.

Art. 17 vervangt de tarievenkaart in bijlage 8. Het model van de tarievenkaart werd leesbaarder gemaakt. Het originele ontwerp vermeldt enkel de prijselementen in een klein lettertype, wat moeilijk hanteerbaar is voor de potentiële reiziger die vanop enkele meter en in een oogwenk wil kunnen inschatten hoe duur een bepaalde taxi is. Door een kencijfer op te leggen in een groter opgelegd lettertype met vaste puntgrootte, moet het voor de potentiële klant eenvoudiger zijn om de prijzen van de verschillende exploitanten te vergelijken. Dit kencijfer is de prijs van een rit die 10 km lang is én 15 minuten duurt. Een rit van 10 km die maar 14 minuten duurt, moet dus goedkoper zijn dan het opgegeven kencijfer, en duurder als ze 16 minuten duurt, indien de factor tijd mee bepalend is voor het aangerekende tarief.

De exploitant is daarbij vrij om te bepalen of hij bv. een starttarief hanteert, of hij enkel op basis van afstand, of enkel op basis van tijd rekent, en een combinatie van beide. Ook de eventuele verhouding tussen de factoren afstand en tijd is vrij door hem te bepalen. Afhankelijk van de prijszetting van de exploitant wordt gerekend op basis van tijd of afstand of een combinatie van beide. Deze werkwijze is overgenomen uit de Zweedse regeling.

De steunkleur geel moet bijkomend zorgen voor een beter contrast en herkenbaarheid.

Tot slot wordt ook op de kaart vermeld dat de tarieven niet verplicht van toepassing zijn indien de rit voorafgaandelijke digitaal werd besteld en daarbij een prijsafsprake werd gemaakt. Bij een telefonische of andere niet-digitale bestelling gelden wel de tarieven van de meetapparatuur aan boord van het voertuig. De tarievenkaart moet enkel aanwezig zijn in voertuigen die uitgerust zijn met taximeter en taxilicht, en moet niet meer vervangen worden door de tweede vergunningskaart indien de rit besteld is. Op die manier wordt ingegaan op de vraag van de Mora om de regels daarover eenvoudiger en beter handhaafbaar te maken.

Art. 18 vervangt in de overeenkomst voor ceremonieel vervoer in de bijlage 9 het woord „nummerplaat” door „kentekenplaat”.

Art. 19 voegt 7 bepalingen toe aan de boetecatalogus in de bijlage 10. Deze toevoegingen hebben betrekking op mogelijke misbruiken van de vergunningskaarten, het vervoeren van mensen in een rolstoel en het schenden van de voorwaarden bij een verkregen uitzondering inzake emissienormen.

Art. 20 en 21 spreken voor zich.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Hiervoor wordt verwezen naar VR 2020 2905 DOC.0525/1.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 18 mei 2020.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Hiervoor wordt verwezen naar VR 2020 2905 DOC.0525/1.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Hiervoor wordt verwezen naar VR 2020 2905 DOC.0525/1.

4. VERDER TRAJECT

Na de definitieve goedkeuring wordt het ontwerpbesluit overgemaakt voor publicatie aan het Belgisch Staatsblad. Conform artikelen 18 en 19 van het ontworpen besluit treedt artikel 10 retroactief in werking op 1 juli 2020 en de overige bepalingen van het besluit op 1 november 2020.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar definitieve goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering betreffende wijzigingsbepalingen aan de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten het voormelde besluit van de Vlaamse Regering in extenso te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het goed te keuren besluit van de Vlaamse Regering met inbegrip van 9 bijlagen;
- het advies van de Inspectie van Financiën d.d. 18.05.2020
- het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen d.d. 26.06.2020
- het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie d.d. 30.06.2020
- het advies van de Raad van State d.d. 31.08.2020