

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** - ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer  
- principiële 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 voornaamste wijziging is het aanpassen van de milieucriteria aan de gewijzigde berekening van de ecoscores. Daarnaast worden er ook aanpassingen gedaan aan de bepalingen rond de gegevensopslag en -verwerking, om in overeenstemming te zijn met de bepalingen in artikel 31 van het decreet van 29 maart 2019, zoals gewijzigd bij het decreet van 9 oktober 2020.

## 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.

## B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Taal- en wetgevingstechnisch advies nr. 2021/494 is verleend op 13 december 2021.

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 taxigebruk of gedeeld wagengebruik strookt ook met een streven naar een meer duurzame mobiliteit.

## **2. INHOUD**

### ALGEMENE TOELICHTING

Vanaf 1 januari 2021 wordt een nieuwe berekeningswijze voor de ecoscore van voertuigen gehanteerd. Deze wordt voortaan berekend op basis van de zogenaamde WLTP-emissiewaarden (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure) en niet meer op basis van de NEDC2.0-emissiewaarden (new European driving cycle). Die berekening is correcter en wordt ook internationaal gebruikt. De regelgeving verwijst echter enkel naar de ecoscore, zonder verdere duiding. In de praktijk heeft dit tot gevolg dat voertuigen die, hoewel soms eerder besteld, vanaf 2021 geleverd werden, plots niet meer voldeden aan de nieuwe milieu-eisen. Dit neveneffect was onderschat en lag ook niet in de bedoeling van de nieuwe berekeningswijze.

Zo doken er problemen op bij taxibedrijven die voertuigen bestelden in 2020 binnen de toen geldende normen (gebaseerd op overheidsinformatie), maar bij de inschrijving in 2021 niet meer bleken te voldoen.

Deze aanpassing houdt de doelstelling overeind (en dat op basis van beide voorgaande scores) om geen nieuwe dieselveertuigen te vergunnen in de categorieën tot 5 en tot 7 zitplaatsen en zo hybride en zero-emissievoertuigen een grotere zichtbaarheid te geven. Die verplichting af te stappen van de vertrouwde voertuigen met dieseltechnologie, vergde al een grote inspanning van de taxi-exploitanten. Het is niet de bedoeling om die inspanning nog te verzwaren.

Vanaf 2025 wordt verwacht dat nieuwe voertuigen minstens een plug-in hybride motor hebben. De scores die daarvoor zijn opgenomen (74 en 71), beantwoorden aan die doelstelling en vergen geen aanpassing. Bovendien wordt verwacht dat voor steeds minder voertuigen nog NEDC2.0-waarden zullen berekend worden, aangezien vanaf 2021 de WLTP-testcyclus verplicht is om aan de Europese CO<sub>2</sub>-verplichtingen te voldoen.

Daarnaast dringt ook een regeling voor luxe voertuigen zich op. Steeds meer exploitanten in de sector van het VIP- en directievervoer komen in de problemen, omdat het hier vaak om bijzondere voertuigen gaat met slechtere ecoscores (en WTLP waarden) zoals limousines, sportwagens en andere bijzondere voertuigen. De marktevolutie gaat bovendien nog niet voldoende snel om

gepaste voertuigen te vinden die comfort en een grote actieradius en/of lange beschikbaarheid kunnen combineren.

Om voorgaande redenen wordt een wijziging voorgesteld om naast benzinevoertuigen ook nog diesels te aanvaarden. De aanpassing van het milieucriterium betekent nog steeds een verstrenging op het terrein, want enkel de nieuwste en meest performante voertuigen in dit segment kunnen aan deze norm beantwoorden. De aanpassing is ook verantwoord om niet het risico te lopen dat er oneigenlijke uitbatingsvormen gaan ontstaan, zoals via privé chauffeursdiensten met gehuurde voertuigen, of uitvlagging naar de buurregio's of -landen.

Bovenstaande aanpassingen aan de milieucriteria werden overlegd en onderbouwd samen met VMM en VITO.

## ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

**Artikel 1** maakt duidelijk dat een bestuurderspas ook bij verhuis van de bestuurder geldig blijft, zoals bepaald in artikel 17, tweede lid van het decreet van 29 maart 2019. Dat betekent dat opvolging van de bestuurderspas gedurende 5 jaar gebeurt door de gemeente die de pas aflevert, ook bij verhuis naar een andere gemeente. De databank Centaurus2020 bevat de gegevens over alle bestuurderspassen en is voor alle gemeentebesturen toegankelijk. Het is dus mogelijk om de opvolging te doen, ongeacht de woonplaats. Voor bestuurders die niet in het Vlaams gewest wonen, geldt bovendien ook dat er geen band is tussen de houder van de bestuurderspas en het gemeentebestuur dat de bestuurderspas aflevert.

**Art 2** schrapt de verplichting om minstens 2 jaar over een rijbewijs te beschikken vooraleer een bestuurder een voertuig voor individueel bezoldigd personenvervoer mag besturen. In de bestaande federale regelgeving inzake de leeftijd van bestuurders (wegcode KB 1 december 1975, art. 8.2, 1°, eerste lid) is de leeftijd voor „bestuurders van auto's voor bezoldigd personenvervoer” vastgesteld op 21 jaar. Sinds het BVR van kracht werd, was er onduidelijkheid over de vraag of de federale regel opgeheven werd of samen met de Vlaamse regel van toepassing was. Door de schrapping wordt die onduidelijkheid opgeheven.

**Art. 3.** verwijst naar de juridische en technische onderbouwing van de WLTP-emissiewaarden en de NEDC2.0-omrekenmethode als basis voor de in dit besluit gehanteerde ecoscore. Het zet de rechtsonzekerheid recht die is ontstaan doordat de basis voor berekening van de ecoscore voor voertuigen die vanaf 2021 gebouwd zijn, wijzigde van NEDC2.0 naar WLTP.

Vanaf 2025 is het de bedoeling dat nieuw vergunde voertuigen minstens een plug-in hybride motor hebben. De normen die daarvoor zijn opgenomen, beantwoorden in beide berekeningswijzen aan die doelstelling.

Hier wordt ook een toevoeging gedaan, waarbij voertuigen met 4 of 5 zitplaatsen en 5,1 m of langer (limousines), voor wat de milieucriteria betreft, gelijkgesteld worden met minibussen.

**Art. 4.** In het federale MB van 23 juli 2001 werd de tekst die oorspronkelijk in paragraaf 4 van artikel 4 ondertussen in paragraaf 5 opgenomen. Aangezien de draagwijdte van dit artikel is dat alle vergunde voertuigen (behalve de voertuigen die uitsluitende voor ceremonieel vervoer worden ingezet) een T-X-kenteken moeten voeren, is het belangrijk om deze verwijzing correct te maken.

**Art. 5** brengt artikel 32 van het besluit van 8 november 2019 in overeenstemming met de bepalingen in artikel 31 van het decreet van 29 maart 2019. De Raad van State bepaalde immers dat de opslag van de ritgegevens door het decreet moest geregeld worden.

Paragraaf 4 wordt verplaatst naar artikel 54 van het besluit. Zie daarvoor artikel 5 van dit besluit.

**Art. 6.** zorgt ervoor dat niet enkel de naam, maar ook de voornaam van de bestuurder op het af te leveren vervoerbewijs wordt vermeld. Bij politiecontroles wordt vastgesteld dat in de huidige situatie (verre) familieleden of naamgenoten van de exploitant achter het stuur van een taxi zitten,

met diens bestuurderspas. Het toevoegen van de voornaam op dit controlestuk kan dergelijk misbruik verder ontmoedigen.

**Art. 7** vervolledigt en groepeert de bepalingen over het gebruik van de verzamelde gegevens over vergunningen, machtigingen, bestuurderspassen en ritten.

**Art. 8** voegt een alinea toe aan het model van de vergunning in de bijlage 2 zodat dit document ook logisch kan gebruikt worden bij aanpassingen aan de vergunning gedurende de looptijd en worden enkele taalkundige verbeteringen aangebracht.

**Art. 9** voegt de vermelding van de ecoscore toe aan de vergunningskaart in de bijlage 3.

**Art. 10** voegt aan de tabel in de bijlage 10 een extra onmiddellijke inning toe voor het niet spontaan aanbieden van een vervoerbewijs aan de klant of de vervoerde persoon, zoals opgelegd in artikel 34 van het BVR.

**Art. 11** spreekt voor zich.

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Er is geen impact op de begroting van de Vlaamse overheid.

#### **B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Er is geen impact op het personeel van de Vlaamse overheid.

#### **C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

Er is geen impact op de lokale en provinciale besturen.

### **4. VERDER TRAJECT**

Na de principiële goedkeuring wordt het ontwerpbesluit voor advies bezorgd aan de Vlaamse Toezichtcommissie. Vervolgens, al dan niet na aanpassing van het ontwerp van besluit op basis van de gemaakte opmerkingen en tweede principiële goedkeuring op de Vlaamse regering, wordt ook advies gevraagd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving.

### **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar 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:
  - a. te gelasten over het voormelde ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen en de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens in te winnen;
  - b. te gelasten over het voormelde ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig 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 en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het goed te keuren besluit van de Vlaamse Regering met inbegrip van 3 bijlagen;
- het advies van de Inspectie van Financiën d.d. 13 december 2021