

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
- Tweede 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.

1. Eerste principiële goedkeuring

De Vlaamse Regering verleende op 17 december 2021 haar eerste principiële goedkeuring aan het ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering betreffende wijzigingsbepalingen aan de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer (VR 2021 1712 DOC.1623-1, VR 2021 1712 DOC.1623-2, VR 2021 1712 DOC.1623-3, VR 2021 1712 DOC.1623-4, VR 2021 1712 DOC.1623-5, VR 2021 1712 DOC.1623-6).

2. Advies Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna MORA) heeft op 21 januari 2022 zijn advies verleend.

a. Ecoscores

De MORA is tevreden dat de achterliggende berekeningswijze van de ecoscore mee wordt opgenomen in de regelgeving en betreurt dat dat al niet eerder gebeurde.

De wijzigingen op het vlak van luxevoertuigen en de bestuurderspas zorgen ervoor dat de rechtszekerheid van exploitanten en werknemers, alsook de handhaving van de regelgeving, verbeteren.

b. Taalvereisten

Daarnaast dringt de MORA er ook op aan om werk te maken van realistische taalvereisten voor de sector, namelijk A2. De MORA voelt zich gesteund in deze aanbeveling omdat alle relevante beroepsopleidingen met een taalcomponent van VDAB eindigen op een niveau A2+, waarbij de + staat voor de verwerving van sectorspecifieke taalkennis.

De MORA haalt eveneens een aantal andere argumenten aan. Gezien deze wijziging niet voorzien is in het oorspronkelijke dossier werd hieromtrent geen gegevens verzameld om nu een wijziging door te voeren. Daarom wordt hier momenteel niet op ingegaan. Dit betekent niet dat de problematiek er niet zou zijn en een oplossing behoeft. Zodra de nodige gegevens zijn verzameld en geanalyseerd zal een dossier voorbereid worden voor de Vlaamse Regering Monitoring en evaluatie

Tot slot doet de MORA een oproep om snel werk te maken van monitoring en evaluatie van de effecten van de nieuwe regelgeving door een observatorium op te richten en samen te stellen vergelijkbaar met het klachtenorgaan.

Op basis van de verzamelde gegevens en de signalen die ontvangen worden van gemeentebesturen, exploitanten, en in mindere mate bestuurders en reizigers wordt vanzelfsprekend opgevolgd wat er beweegt op het terrein. Om over voldoende objectieve gegevens te beschikken moet de markt zich hersteld hebben na de corona perikelen. Ook moeten de data betrekking op een voldoende ruime periode zodat we ook kunnen spreken van valabele gegevens.

3. Advies Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC)

Het advies van de VTC (advies Wetgeving VTC nr. 2022/003 van 18 januari 2022) geeft geen aanleiding tot aanpassing van de tekst van het ontwerpbesluit. Enkele verduidelijkingen zijn wel nuttig.

Zoals de VTC zelf juist aangeeft zijn de verwerkingen van persoonsgegevens vermeld in artikel 54 van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer gebaseerd op de wettelijke verplichting (art. 6, 1, c) AVG) te vinden in artikel 31 van het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer.

Bij randnummer 18 focust de VTC zich onterecht op de tekstueel beperkte aanpassing in artikel 5 van het ontwerp tussen „bepaalt” en „kan bepalen”. De oorspronkelijke tekst ging ervan uit dat de rittendatabank als uitvoering van deze bepaling in het BVR door een MB zou geregeld worden (de minister bepaalt). Door de vraag van de Raad van State en de VTC om de rechtsgrond voor de databank Chiron in het decreet op te nemen, is er geen nood meer aan een MB. Het lijkt wel nuttig om nog ruimte te laten voor eventuele verfijningen van die databank in de toekomst. Vandaar dat nog de mogelijkheid wordt gelaten om dat via een MB te regelen (de minister kan bepalen).

Bij randnummers 24 en 33 geeft de VTC aan dat het onduidelijk is voor welke concrete, noodzakelijke doeleinden instanties zoals het klachtenorgaan of federale overheidsdiensten toegang zullen hebben tot de databank vermeld in artikel 31 van het decreet. Artikel 54, §3 van het besluit van de Vlaamse Regering geeft geen automatische toegang aan de vermelde instanties, maar maakt het enkel mogelijk om de gegevens van de databank mee te delen aan hen. Het tweede lid van deze bepaling geeft zeer duidelijk aan dat de toegang beperkt blijft tot die gegevens die noodzakelijk zijn voor de toepassing van het decreet van 29 maart 2019 en dit besluit, rekening houdend met de rol die iedere toegangsgerechtigde vervult. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken zal als één van de verwerkingsverantwoordelijken van de databank, de aanvragen onderzoeken van de instanties die om toegang vragen en zal deze analyseren op hun noodzakelijkheid.

De gegevensbeschermingseffectenbeoordeling zal naar aanleiding van dit ontwerp uitgevoerd worden, zoals gevraagd in randnummer 28.

Wat betreft de andere opmerkingen die de Vlaamse Toezichtcommissie heeft inzake de juistheid van de te verwerken persoonsgegevens, het voorzien van correcte transparantiemaatregelen en beveiligingsmaatregelen, zullen deze zeker worden uitgevoerd door de gemeenten en het departement Mobiliteit en Openbare Werken die optreden als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken. Deze zijn als verwerkingsverantwoordelijken reeds hiertoe verplicht op basis van de Algemene Verordening Gegevensbescherming. Het is bijgevolg niet noodzakelijk om deze verplichtingen te herhalen in de relevante bepalingen.

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 CO₂-verplichtingen te voldoen.

Daarnaast dringt ook een regeling voor luxe voertuigen zich op. Steeds meer exploitanten in de sector van het VIP- en directieervoer 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 benzinewagens 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^o, 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 voorgelegd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te hechten aan bovengenoemd voorontwerp van besluit en aan de bijbehorende bijlagen 1 tot en met 3;
- 2° de Vlaamse minister, bevoegd voor het gemeenschappelijk vervoer, te gelasten over voornoemd voorontwerp van besluit het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, zoals bepaald in artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

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 Vlaamse Toezichtcommissie, advies Wetgeving VTC nr. 2022/003 van 18 januari 2022.
- Het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen van 21 januari 2022;