Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: **- Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer**
- definitieve goedkeuring

Samenvatting

Het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer legt de krachtlijnen vast voor dergelijk vervoer in het Vlaamse Gewest. De toepassing en uitvoering van dit decreet gebeurt door middel van voorliggend uitvoeringsbesluit.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit besluit 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.

Dit besluit betreffende 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

Vorige beslissingen en adviezen zie VR 2023 1204 DOC.0382/1.

A. BESPREKING ADVIES MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN

De MORA geeft in haar advies aan dat het voorliggend herstelbesluit een heropname is van het besluit van 8 november 2019 zoals deze van kracht was net voor de vernietiging bij arrest nr. 256.171. De MORA oordeelt dat dit mogelijks een gemiste kans is om in te gaan op de kritiek die de taxisector heeft op het besluit, met name de bepalingen inzake taalvereisten en de milieuvereisten voor de voertuigen (de ecoscores).

De eerste prioriteit echter voor de Vlaamse overheid is om het juridisch vacuüm dat is ontstaan door de vernietiging van het besluit van 8 november 2019 terug te herstellen. Het is niet mogelijk om in de huidige situatie in overleg te gaan met de taxisector om een compromis te vinden dat zowel acceptabel is voor de taxisector alsook voldoet aan de vereisten en doelstellingen die zijn opgesteld door het decreet van 29 maart 2019. De tijd die nodig is om een dergelijk compromis te vinden, is er niet zolang kandidaat-exploitanten en bestuurders die investeringen hebben gedaan om dit beroep te kunnen uitoefenen hiertoe niet in staat zijn omwille van het feit dat steden en gemeenten momenteel worden geadviseerd om geen vergunningen of bestuurderspassen uit te reiken. Het departement MOW wordt momenteel overstelpt met vragen en terechte zorgen van burgers over hoe het nu verder moet. Het nijpend tekort aan bestuurders zorgde al voor veel exploitanten dat het water tot aan hun lippen stond. Nu het niet meer mogelijk is om nieuwe bestuurders te laten starten in de sector, krijgt het departement veel berichten van taxibedrijven die omwille van deze vernietiging een faillissement vrezen.

De Vlaamse overheid is altijd in dialoog getreden met de taxisector. De wijzigingen die reeds zijn gebeurd aan de taalvereisten en de milieuvereisten, zijn daar een teken van. De Vlaamse overheid zal ook na de inwerkingtreding van het herstelbesluit opnieuw in dialoog gaan met de sector.

Verder is de Vlaamse overheid overtuigt dat de inhoudelijke grieven die de taxisector heeft met het uitvoeringsbesluit de toets met de Raad van State zal doorstaan.

Het is nu van allergrootst belang dat de crisis in de taxisector die veroorzaakt is door de vernietiging van het besluit zo snel mogelijk wordt rechtgezet met voorliggend ontwerpbesluit.

B. BESPREKING ADVIES GEGEVENSBESCHERMINGSAUTORITEIT

De GBA heeft op de zitting van 17 mei 2023 beslist om voor het voorgelegde ontwerp te verwijzen naar het standaardadvies nr. 65/2023 van 24 maart 2023 betreffende de redactie van normatieve teksten. Per mail werd op van 22 mei 2023 hier kennis van genomen.

Het standaardadvies wijst op de belangrijkste eisen waaraan elke norm die de verwerking van persoonsgegevens regelt, moet voldoen. Het ontwerp voldoet aan deze algemene vereisten en moet bijgevolg niet worden aangepast naar aanleiding van dit advies.

C. BESPREKING ADVIES RAAD VAN STATE

De Raad van State heeft op 2 juni 2023 haar advies nr. 73.689/3 gegeven over voorliggend besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer.

De Raad van State aanvaardt de hoogdringendheid waarbij dit advies werd aangevraagd.
De Raad heeft een opmerking geformuleerd over de onduidelijkheid over de taalkennis die geldt als voorwaarde voor het bekomen van een bestuurderspas. In het ontwerp wordt gesproken over het niveau B1, richtgraad 2, alsook richtgraad 2.1 en 2.2. In de nota aan de Vlaamse Regering wordt nog andere terminologie gebruikt (nl. threshold en niveau). De Raad vraagt op welke basis deze onderverdeling in richtgraden is gebaseerd. Verder vraagt zij ook dat er één duidelijke voorwaarde wordt geformuleerd in de tekst (richtgraad 2, dan wel richtgraad 2.1. en 2.2.)

De onderverdeling van de taalniveaus van het Europees Referentiekader voor Talen in richtgraden is te vinden in de tabel van het Agentschap Integratie en Inburgering, die bij deze nota is gevoegd als bijlage.

Zoals te lezen is in de artikelsgewijze bespreking bij artikel 26 en zoals dit ook beschreven was in de nota aan de Vlaamse Regering bij het wijzigingsbesluit van 3 juni 2023, is het de bedoeling dat bestuurders het taalniveau niveau 'B1-' behalen. Zoals te vinden is in de tabel van het Agentschap Integratie en Inburgering komt dit overeen met het niveau B1, richtgraad 2.1. en 2.2. van het Europees referentiekader voor Talen.

In navolging van de opmerking van de Raad van State hierover werd in het ontworpen besluit en de bijlagen overal de vereiste taalkennis gezet op het niveau B1, richtgraad 2.1 en 2.2..

Verder had de Raad van State ook een opmerking over de retroactieve werking van het besluit.

De Raad stelde vast dat de boetecatalogus vermeld in artikel 59 en bijlage 10 van het ontworpen besluit ook retroactief in werking zou treden op 1 januari 2020. Het gaat hier namelijk om strafbepalingen in de zin van artikel 7 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens. Die verdragsbepaling verbiedt echter de retroactieve toepassing van de strafwet wanneer dit in het nadeel van de betrokkene is.

De tekst is in deze zin aangepast zodat artikel 59 en bijlage 10 van het ontworpen besluit pas in werking treden op de dag van de bekendmaking van dit besluit in het Belgisch Staatsblad.

Verder acht de Raad van State het niet nodig om artikel 63 retroactief in werking te laten treden, meer nog aangezien dit zou er toe leiden dat het intrekkingsartikel eerder in werking zou getreden zijn dan de wijzigingsbesluiten waarop het betrekking heeft.

De tekst is op dezelfde wijze aangepast zodat artikel 63 van het ontworpen besluit pas in werking treedt op de dag van de bekendmaking van dit besluit in het Belgisch Staatsblad.

Tot slot merkt de Raad van State op dat, gelet het ontworpen besluit een heropname is van het besluit van 8 november 2019 zoals deze van kracht was op 30 maart 2023, de wijzigingen die zijn aangebracht aan dit besluit sinds 1 januari 2020 een retroactieve inwerkingtreding krijgen die verder gaat dan het moment waarop deze wijzigingsbepalingen oorspronkelijk in werking zijn getreden.

De Raad geeft hierbij aan dat die (ruimere) terugwerkende kracht tot, in beginsel, 1 januari 2020, in plaats van tot de datum van inwerkingtreding van de besluiten van de Vlaamse Regering van 18 september 2020, van 22 april 2022 en van 3 juni 2022, enkel zou kunnen worden aanvaard als de wijzigingen waarin de besluiten van de Vlaamse Regering van 18 september 2020, van 22 april 2022 en van 3 juni 2022 hebben voorzien voordelen toekennen. Dat zou het geval zijn wanneer ze de vereisten van het oorspronkelijke besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2020 versoepelen.

De wijzigingsbesluiten van 8 september 2020, 22 april 2022 en 3 juni 2022 versoepelen inderdaad het oorspronkelijke besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2020, dan wel passen zij de tekst van het besluit aan zonder dat dit inhoudelijk gevolgen heeft.

De tekst wordt wel aangepast zodat artikel 31 van het ontworpen besluit dat in het oorspronkelijke besluit werd ingevoegd door het wijzigingsbesluit van 8 september 2020 met retroactieve werking van kracht zal gaan op 1 november 2020 (datum inwerkingtreding wijzigingsbesluit van 8 september 2020).

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Dit besluit heeft als enige doelstelling het herstel van de rechtssituatie betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer zoals die bestond vooraleer het besluit van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer werd vernietigd ten gevolge van het arrest 256.171 van 30 maart 2023 door de Raad van State.

Met dit besluit worden geen nieuwe bepalingen gecreëerd ten opzichte van het besluit van 8 november 2019, zoals die van kracht was voor het vernietigingsarrest.

In voorliggend besluit, wordt vooreerst praktische uitwerking gegeven aan de procedure voor de aanvraag door de exploitant van de vergunning bij de gemeente. Het besluit bevat ook een nieuwe regeling voor de aanvraag en afgifte van een bestuurderspas.

Hoewel er in het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer 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. Dit biedt een maximale flexibiliteit aan de exploitant, aangezien er geen nieuwe vergunning moet worden aangevraagd telkens als de exploitant zou beslissen om het voertuig op een welbepaalde manier ter beschikking te stellen aan het publiek.

In het besluit worden tevens de procedures opgenomen voor stopzetting, intrekking of schorsing van de vergunning en de bestuurderspas door de gemeente. Ook de redenen die aan de grondslag liggen van een mogelijke intrekking of schorsing worden bepaald in voorliggend besluit.

De beroepsprocedure voor weigeringsbeslissingen of beslissingen tot intrekking en schorsing wordt in het besluit nader uitgewerkt. De Vlaamse Regering duidt tevens de beroepsinstantie aan, zijnde het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Voorheen was de provinciegouverneur bevoegd. Omwille van de geldigheid van de vergunning over het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest, is het evenwel aangewezen om de beroepsprocedure naar het Vlaamse niveau te tillen met het oog op consistentie. Dergelijke gecentraliseerde aanpak bevordert de gelijkheid en de rechtszekerheid.

Ook de exploitatievoorwaarden worden uitgewerkt in het besluit. Deze verschillen per categorie – namelijk straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en OV-taxi – en staan hierbij in verhouding tot de doelstellingen van de regulering (kwaliteit, betaalbaarheid, veiligheid). De voorwaarden hebben betrekking op de exploitant, de bestuurder, het voertuig, de dienst en de ritten en de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen. 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. Inzake emissienormen werd een initieel voorstel uitgewerkt door het Departement Omgeving – Afdeling Energie, Klimaat en Groene Economie, dat vervolgens zorgvuldig werd afgestemd met de sector. Tot nu toe werden geen milieucriteria voor taxi's of VVB's opgenomen in de Vlaamse regelgeving (wel een maximale voertuigleeftijd). De nieuwe regelgeving biedt dan ook opportuniteiten om de vloot te vergroenen. Taxi's beschikken namelijk over een grote zichtbaarheid in het straatbeeld en hebben een groot bereik door de vele en wisselende klanten. Bovendien leggen de voertuigen veel kilometers af, waarvan veel in en rond stedelijke gebieden. Ze vervullen dan ook een publieke voorbeeldfunctie. Door in te zetten op een groene taxivloot, komen veel mensen in aanraking met zero-emissie vervoer. Taxichauffeurs kunnen zo ambassadeurs worden voor milieuvriendelijke voertuigen.

De regulering garandeert een grotere transparantie van de tarieven. Voor de klant is het bijvoorbeeld belangrijk om vóór aanvang van de rit een indicatie te hebben van het te verwachten eindbedrag.

Het belang van technologieneutraliteit en de toegang tot de markt van nieuwe spelers, wordt vertaald in de bepalingen inzake de vereiste apparatuur of de vorm van de te verschaffen gegevens. Alternatieven voor de "klassieke" taxameter dienen van een evenwaardig niveau te zijn, met het oog op een correcte dienstverlening, een beveiligde registratie van gegevens en een efficiënte controle en handhaving.

Controle en handhaving zijn immers cruciaal om inbreuken op de regelgeving te voorkomen en te bestraffen. De rol van de gegevensbank wordt daarom verder uitgewerkt in het besluit. Om de handhaving te bevorderen, bevat de bijlage bij dit besluit een lijst van inbreuken op de bepalingen van het decreet of het besluit en de daaraan gekoppelde onmiddellijk te innen som. Tot slot legt het besluit tevens de nadere werking van het klachtenorgaan vast.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Titel I. Algemene bepalingen

Artikel 1

In artikel 1 zijn een aantal definities opgenomen van termen die worden gehanteerd in het besluit.

Aangezien bepaalde exploitatievoorwaarden – in het bijzonder de vermeldingen op het vervoerbewijs zoals vervat in artikel 34 van het decreet – zullen afwijken in geval van een collectieve rit, wordt in 4° verduidelijkt wat onder de term "collectieve rit" wordt begrepen. Hoewel de rit wordt uitgevoerd met een voertuig voor individueel bezoldigd personenvervoer, heeft de terbeschikkingstelling van het voertuig betrekking op elk van de plaatsen van het voertuig in plaats van op het voertuig zelf.

Op vraag van de sector wordt er in 9° een definitie gegeven van de term “klant”, waaruit duidelijk blijkt dat deze niet steeds kan worden vereenzelvigd met de vervoerde persoon. De klant – met name diegene die de vervoersovereenkomst afsluit – kan namelijk zowel een rechtspersoon zijn, als een natuurlijke persoon. Te denken valt bijvoorbeeld aan een bedrijf, dat een vervoersovereenkomst afsluit voor het vervoer van één van zijn werknemers. Doordat het onderscheid wordt gemaakt tussen een klant en een vervoerde persoon, kan er ook gedifferentieerd worden in de verplichtingen die rusten op de exploitant en de bestuurder t.o.v. van beide categorieën.

Daarnaast wordt er in 11° een definitie opgenomen van de term “schriftelijk”, zijnde elk uit woorden of cijfers bestaand geheel dat kan worden gelezen, gereproduceerd en vervolgens meegedeeld. Dit geheel kan met elektronische middelen overgebrachte en opgeslagen informatie bevatten. Hierdoor wordt duidelijk dat “schriftelijk” niet enkel slaat op informatie op papieren dragers.

Een voertuig in 12° wordt omschreven als elk twee-, drie- of vierwielig motorvoertuig dat naar constructie en uitrusting geschikt is voor het vervoer van ten hoogste negen personen, de bestuurder inbegrepen. Een specifieke uitzondering wordt gemaakt voor voertuigen die gebruikmaken van een hulpmotor, waarvan het vermogen niet hoger is dan 0,3 kW. Het is namelijk niet de bedoeling om overdreven regellast te creëren en een vergunning te vereisen wanneer gebruik wordt gemaakt van voertuigen zonder motor, dan wel met een motor met slechts een zeer beperkt vermogen.

De definitie van zero-emissievoertuig is dezelfde als deze vermeld in artikel 1.1.1, §2, 109/1° van het Energiebesluit van 19 november 2010.

Artikel 2

In dit artikel worden de vervoersonkosten vastgesteld. Vervoersonkosten zijn bijvoorbeeld de brandvloeistof en de verzekeringspolis, maar geen personeelskosten. Vervoersonkosten kunnen worden uitgedrukt per beladen (met één of meerdere vervoerde personen aan boord) kilometer, of per tijdseenheid.

De vervoersonkosten voor voertuigen die worden ingeschakeld als straattaxi of standplaatstaxi worden vastgelegd op 0,75 EUR per beladen kilometer. Om deze grenswaarde van het bezoldigd personenvervoer te berekenen, is uitgegaan van de wettelijke kilometervergoeding. Die vergoeding bedraagt vandaag 0,3573 euro per afgelegde kilometer. Ze dekt de kost voor het gebruik van de eigen wagen, en wordt niet beschouwd als bezoldiging. Om dit bedrag te kunnen gebruiken in de context van het bezoldigd personenvervoer, werd dit omgerekend van afgelegde kilometer naar beladen kilometer, te weten, de afstand die gereden wordt met een (betalende) klant in het voertuig. Daarvoor werd teruggegrepen naar het decreet van 21 december 2012 tot compensatie vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit, waar een beladen kilometer op 0,65 euro werd vastgelegd. Rekening houdend met de wettelijke kilometervergoeding op het moment dat dat decreet werd voorbereid (0,3026 en 0,3178 of gemiddeld 0,3102 euro) geeft dat een omrekenfactor van 2,1. Als deze omrekenfactor wordt toegepast op het huidige bedrag van de kilometervergoeding, geeft dat een grenswaarde voor het bezoldigd personenvervoer van 0,75 euro per beladen kilometer. Het is niet de bedoeling dat ritten van vrijwilligersvervoer gevat zijn door dit BVR

Voor voertuigen die worden ingeschakeld voor ceremonieel vervoer, wordt het grensbedrag vastgesteld op 30 EUR per uur. Er wordt op dit vlak dus een onderscheid gemaakt tussen de straattaxi en de standplaatstaxi, enerzijds, en het ceremonieel vervoer, anderzijds. Immers, aangezien voor ceremonieel vervoer de gereden afstand vaak minder relevant is, wordt de prijs

hier bepaald door de duurtijd van het contract.

De in dit artikel opgenomen bedragen worden jaarlijks automatisch geïndexeerd in functie van de index van consumptieprijzen.

Titel 2. Diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer

Hoofdstuk 1. Vergunning

Afdeling 1. Aanvraag

Artikel 3

Om een gelijke en vereenvoudigde behandeling te bekomen over alle gemeenten heen, wordt er als bijlage bij het besluit – net zoals nu reeds het geval is – een model toegevoegd van het aanvraagformulier. Hierop wordt duidelijk aangegeven welke documenten bij de aanvraag moeten worden gevoegd.

Dit aanvraagformulier kan tevens worden gebruikt voor het wijzigen van het aantal voertuigen waarop een vergunning betrekking heeft, voor de aanvraag van reserve- en vervangingsvoertuigen en voor de verhoging dan wel verlaging van het aantal reservevoertuigen. Op die manier wordt vermeden dat er tal van verschillende aanvraagformulieren voorhanden zijn. Deze vereenvoudiging gaat gepaard met het digitaal beschikbaar stellen van het aanvraagformulier, zodat dit online kan worden ingevuld. Daarenboven zal Centaurus zo veel als mogelijk gekoppeld worden aan andere gegevensbanken, met automatische dagelijkse gegevensuitwisseling conform de GDPR.

Artikel 4

De termijn waarbinnen de vergunning wordt uitgereikt, wordt ten opzichte van de vorige regelgeving ingekort van drie maanden naar 45 kalenderdagen – evenwel te tellen vanaf het moment dat de aanvraag volledig is. Doordat de termijn pas begint te lopen vanaf het moment dat de aanvraag volledig is, wordt vermeden dat de gemeenten zich geconfronteerd zien met een irrealistische termijn. Daarenboven wordt een uitzondering gemaakt voor de periode waarbinnen het college van burgemeester en schepenen – als bevoegd orgaan voor het uitreiken van de vergunningen – niet zetelt. Bij ontstentenis van enige beslissing binnen de termijn, kan een beroep worden ingesteld door de aanvrager. Het is dus niet zo dat de vergunning automatisch zou worden toegekend.

De ingekorte termijn leidt ertoe dat potentiële exploitanten sneller van start kunnen gaan. Daarenboven zijn de vergunningsvoorwaarden – en de daaraan gekoppelde stavingsstukken – voortaan uniform op Vlaams niveau, zodat gemeenten op een snelle en efficiënte manier kunnen nagaan of er al dan niet is voldaan aan de voorwaarden.

Hoewel – in tegenstelling tot wat is bepaald in de huidige regelgeving – de motivering van een weigeringsbeslissing niet expliciet werd opgenomen in de tekst van het ontwerp, dient dergelijke beslissing wel degelijk gemotiveerd te worden. Het gaat hier immers om een beslissing die valt onder de toepassing van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen. In het verleden oordeelde de Raad van State dat het overbodig is om te vermelden dat deze dient gemotiveerd te worden. Dit zou immers neerkomen op een herhaling van wat reeds voortvloeit uit de voormelde wet.

In de vergunning wordt aan elk voertuig een identificatiecode toegekend, die slechts eenmaal

kan worden toegewezen. De concrete invulling van deze identificatiecode, wordt bepaald bij de uitwerking van de vernieuwde gegevensbank.

Artikel 5

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 6

De vergunning geeft aanleiding tot een jaarlijkse retributie, waarvan het basisbedrag wordt bepaald in artikel 8, §2 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer. Dit bedrag van 350 euro per jaar en per in de akte van de vergunning vermeld voertuig wordt in dit artikel verminderd tot 250 EUR voor voertuigen die beantwoorden aan ecoscores, vermeld in het artikel.. Er wordt hierdoor maximaal aangemoedigd op het vergroenen van de taxivloot rekening houdend met de te verwachten technologische ontwikkeling.

Artikel 7

Momenteel wordt er vaak pas bij de hernieuwing van de vergunning vastgesteld dat een exploitant niet meer voldoet aan de voorwaarden. Het is dan ook de bedoeling om hieraan in de toekomst te verhelpen door aan de exploitant op te leggen dat hij de gemeente actief in kennis moet stellen van een aantal feiten. Het kan dan gaan om een wijziging van woonplaats, exploitatiezetel of maatschappelijke zetel, maar ook om feiten op basis waarvan niet langer wordt voldaan aan de vergunningsvoorwaarden (strafrechtelijke veroordeling, verstrijken verzekeringspolis of faillissement). Dit gebeurt via beveiligde zending, en dit kan dus ook op andere manieren dan per aangetekend schrijven of met een elektronische aangetekende zending.

Daarenboven moet er jaarlijks een uittreksel worden voorgelegd uit het strafregister. Niet-voorlegging kan aanleiding geven tot schorsing of intrekking van de vergunning.

Artikel 8

Dit artikel bepaalt dat – tijdens een rit uitgevoerd door een taxidienst of een dienst voor het verhuren van voertuigen met een bestuurder vergund in een ander gewest – geen personen mogen instappen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, tenzij de rit besteld is.

Deze bepaling is afgestemd op het advies van de Raad van State dd. 26 oktober 2018 (advies 63.920/1/V), waarin zij verwijst naar arrest 129/2015 van het Grondwettelijk Hof dd. 24 september 2015:

> "Het stelsel van exclusieve territoriale bevoegdheidsverdeling verzet zich te dezen ertegen dat een gewestelijke overheid eenzijdig bepalingen vaststelt die betrekking hebben op de uitoefening op het grondgebied van een gewest van activiteiten van taxidiensten die worden geëxploiteerd vanuit plaatsen die buiten het grondgebied van dat gewest zijn gelegen. Voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben op de taxidiensten, en niet de ritten, die zich uitstrekken over het grondgebied van meer dan één gewest is krachtens artikel 92bis, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen een samenwerkingsakkoord vereist (zie het arrest nr. 85/2008, B.6.2)."

Bijgevolg wordt een bepaling opgenomen die betrekking heeft op een uitgevoerde rit en niet op de diensten als dusdanig.

Afdeling 2. Voorwaarden

Artikel 9

In artikel 28 en 43 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, werd reeds bepaald dat de vergunningen voor taxi's en VVB's pas werden afgegeven na een onderzoek door de bevoegde gemeente omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit.

Het zijn diezelfde drie categorieën van vergunningsvoorwaarden die nu op Vlaams niveau een verdere uitwerking krijgen in het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer en dit besluit. Ook de sector zelf is vragende partij om voldoende ernstige – zij het proportionele – vereisten te stellen om de kwaliteit van de dienstverlening te bewaken.

Wanneer de exploitatie gebeurt door een rechtspersoon, moeten de voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid in voorkomend geval vervuld worden door de zaakvoerders of bestuurders belast met het dagelijks beheer.

Artikel 10

Vooreerst worden er vereisten gesteld aan de zedelijkheid van de exploitant, waarbij een aantal veroordelingen worden opgesomd die de beoefening van de exploitatie van diensten van individueel bezoldigd personenvervoer onmogelijk maken. Het gaat om een veroordeling tot de zwaarste – criminele – straffen, alsook om veroordelingen omwille van misdaden en wanbedrijven tegen de openbare trouw en eigendommen (o.a. valsemunterij en diefstal).

Bij veroordelingen uitgesproken door een buitenlandse gerechtsinstantie, wordt rekening gehouden met elke veroordeling die betrekking heeft op een feit dat volgens het Belgisch recht een van de in onderhavige bepaling bedoelde overtreding vormt.

Artikel 11

Voor exploitanten is de taalkennis geen vereiste om een vergunning te krijgen. Het spreekt voor zich dat een goede kennis van het Nederlands nodig is om in Vlaanderen een bedrijf te leiden. Maar aangezien er in andere sectoren ook geen kennisniveau Nederlands wordt opgelegd, is het aangewezen om geen bijkomende drempel op te leggen voor de taxisector.

Artikel 12

Wat betreft de solvabiliteit, wordt de huidige voorwaarde voor wat betreft het voertuig behouden: de exploitant moet eigenaar zijn van de voertuigen die hij exploiteert of er de beschikking over hebben door een contract van aankoop op afbetaling of door een contract van huurfinanciering of van huurkoop. Daarenboven dient de exploitant de betalingen, eigen aan de exploitatie, het hoofd te kunnen bieden. Het gaat dan specifiek over betalingen van taksen of belastingen, alsook over sociale bijdragen of lonen.

Afdeling 3. Reserve- en vervangingsvoertuigen

Artikel 13

Zoals ook op grond van de vorige regelgeving mogelijk was, kan een exploitant over reservevoertuigen beschikken. Dergelijke voertuigen voldoen aan alle vereiste exploitatie- en vergunningsvoorwaarden, maar het aantal wordt wel beperkt: voor elke begonnen schijf van

tien toegelaten voertuigen is er één reservevoertuig.

Artikel 14

In geval van onvoorzienbare omstandigheden – bijvoorbeeld bij diefstal of ongeval – kan een tijdelijk vervangingsvoertuig worden ingezet voor maximum 3 maanden. Hiervoor is een vervangingskaart nodig, die na afloop van die 3 maanden weer moet worden ingeleverd. De exploitant moet daarvoor de nodige stavingsstukken aan de gemeente bezorgen, zoals een kopie van het aanrijdingsformulier of een proces-verbaal, of elk middel dat bewijst dat het voertuig niet langer kan worden ingezet enerzijds en anderzijds minstens een huurcontract van het vervangingsvoertuig. De gemeente registreert vervolgens het vervangingsvoertuig in de gegevensbank.

Artikel 15

Het spreekt voor zich dat de voertuigen – die worden ingezet als reserve- dan wel vervangingsvoertuig – over de nodige verzekering moeten beschikken als voertuig voor individueel bezoldigd personenvervoer.

Afdeling 4. Stopzetting

Artikel 16

Bij definitieve beëindiging van de dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer, moet de exploitant de gemeente daarvan onmiddellijk op de hoogte stellen en tevens de vergunning, de vergunnings-, de reserve- en de vervangingskaarten inleveren bij de gemeente.
De datum van effectieve stopzetting is de datum waarop de exploitant de vergunning, de vergunnings-, de reserve- en de vervangingskaarten ingeleverd heeft bij de gemeente.

Afdeling 5. Schorsing, intrekking en beroep

Artikel 17

Het oude decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg als het Taxi- en VVB-Besluit van 2003 een aantal gronden voor intrekking of schorsing van de vergunning. Met het oog op het inperken van overdreven regellast en transparante regelgeving, worden in dit besluit zowel de redenen tot intrekking of schorsing, alsook de procedure vervat. Op die manier worden alle gronden in één enkel instrument gebundeld.

Het behoort tot de discretionaire bevoegdheid van de gemeente zelf om te beslissen of zij – op basis van de vermelde schorsings- en intrekkingsgronden – overgaat tot schorsing, dan wel intrekking van de vergunning. Ook de duurtijd wordt bepaald door de gemeente zelf, aangezien dit telkens afhankelijk zal zijn van de concrete situatie. De beslissing om over te gaan tot schorsing of intrekking moet immers proportioneel zijn en dus in verhouding staan tot de ernst en het al dan niet herhaalde karakter van de feiten.

De beslissing tot schorsing of intrekking dient in elk geval genomen te worden door het bevoegde college bij een met redenen omklede beslissing. Hoewel – in tegenstelling tot wat is bepaald in de huidige regelgeving – de motivering van een weigeringsbeslissing hier niet expliciet werd opgenomen in de tekst van het ontwerp, dient dergelijke beslissing wel degelijk gemotiveerd te worden. Het gaat hier immers om een beslissing die valt onder de toepassing van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen. In het verleden heeft de Raad van State geoordeeld dat het overbodig is om te vermelden dat deze dient gemotiveerd te worden. Dit komt immers neer op een herhaling van wat reeds voortvloeit

uit de voormelde wet.

In vergelijking met het Taxibesluit van 18 juli 2003 wordt er een bijkomende inbreuk toegevoegd, nl. als de exploitant misbruik maakt van de vergunning. Het kan bijvoorbeeld gaan om een exploitant die wel over een vergunning beschikt, maar die een niet-vergund voertuig inzet. Het kan ook gaan om een exploitant die aan colli-vervoer doet zoals bedoeld in artikel 27 van het decreet van 29 maart 2019 zonder daarbij de regels te volgen.

Artikel 18

Aan de schorsing, dan wel intrekking, gaat het horen van de exploitant vooraf.
De Vlaamse Regering duidt in dit ontwerp van besluit de beroepsinstantie aan – ook voor wat betreft weigeringsbeslissingen – zijnde het departement Mobiliteit en Openbare Werken. In dit verband kan ook worden verwezen naar artikel 11 van het decreet, waarin wordt bepaald dat ook bij ontstentenis van enige beslissing binnen de vooropgestelde termijn, beroep kan worden ingesteld. Bij gebrek aan beslissing met betrekking tot het beroepschrift binnen drie maanden na ontvangst ervan, wordt de weigering, de intrekking of schorsing van de vergunning geacht te worden bevestigd.

Voorheen was de provinciegouverneur bevoegd voor de behandeling van beroepen. Omwille van de geldigheid van de vergunning over het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest, is het evenwel aangewezen de beroepsprocedure naar het Vlaamse niveau te tillen om zo de uniformiteit te waarborgen. 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 immers niet steeds de nodige know-how.

Het beroep schort de beslissing van de gemeente tot schorsing of intrekking van de vergunning niet op.

Het ontwerp van besluit bepaalt tot slot dat de intrekking, de schorsing of het beroep onmiddellijk door de gemeente aan de bevoegde administratieve dienst van het Vlaamse Gewest, en in voorkomend geval aan de gemeente(n) die een machtiging verleende(n), wordt meegedeeld. Deze bepaling waarborgt dat alle betrokkenen op de hoogte worden gesteld, zodat desgevallend ook de machtiging kan worden geschorst, hetzij ingetrokken, nu deze machtiging onlosmakelijk verbonden is met de vergunning.

Hoofdstuk 2. Bestuurderspas

Afdeling 1. Aanvraag

Voortaan dienen alle bestuurders te beschikken over een bestuurderspas. Dergelijke bestuurderspas vormt niet enkel het bewijs van de nodige zedelijkheid en bekwaamheid van de bestuurder, maar biedt tevens de nodige garanties in geval van misbruiken door bestuurders. Ook gemeenten gaven tijdens de stakeholdersgesprekken aan een stok achter de deur te wensen bij ongeoorloofd gedrag van bestuurders. Een schorsing of intrekking van de vergunning van de exploitant kan namelijk disproportioneel blijken in situaties waarbij één enkele bestuurder zich schuldig maakt aan malversaties.

De bestuurderspas wordt niet gekoppeld aan een exploitant of voertuig, aangezien één bestuurder bijvoorbeeld voor verschillende exploitanten kan werken.

Eens er gereden wordt, is het wel nodig dat per rit de bestuurderspas, het voertuig en de

exploitant aan elkaar gekoppeld zijn door middel van de gegevens die geregistreerd en bijgehouden worden op basis van artikel 33 en volgende van het voorliggende besluit.

Artikel 19

Naar analogie met de vergunningen, wordt er als bijlage bij het besluit een model toegevoegd van het aanvraagformulier en ook de bestuurderspas zelf. Op die manier worden gemeenten maximaal ondersteund bij het verwerken van de aanvragen, terwijl de bestuurderspassen op uniforme wijze worden uitgereikt, wat de herkenbaarheid bij potentiële klanten, vervoerde personen en bij controle bevordert.

Artikel 20

De bestuurderspas wordt afgegeven door de gemeente waar de aanvrager gedomicilieerd is en is geldig voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Aanvragers die niet gedomicilieerd zijn in het Vlaamse Gewest, kunnen zich wenden tot een Vlaamse gemeente naar keuze. Deze bepaling voorkomt discriminatie t.o.v. personen die niet in het Vlaamse Gewest gedomicilieerd zijn.

De hoogte van de retributie – waarvan sprake in artikel 17 van het decreet – wordt in dit artikel vastgesteld op 20 EUR.

Artikel 21

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 22

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 23

De bestuurder moet de gemeente actief in kennis stellen van een aantal feiten. Zo kan het gaan om een wijziging van domicilie, maar ook om feiten op basis waarvan niet langer wordt voldaan aan de voorwaarden voor uitreiking van de bestuurderspas (strafrechtelijke veroordeling of intrekking van het rijbewijs of de geldige medische keuring of de toelating tot het verrichten van arbeidsprestaties in België). Daarenboven moet jaarlijks een uittreksel worden voorgelegd uit het strafregister. Niet-voorlegging kan aanleiding geven tot schorsing of intrekking van de bestuurderspas.

Afdeling 2. Voorwaarden

Artikel 24

Door de Bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de Zesde Staatshervorming, werd in artikel 6, §1, VI, 6° BWHI toegevoegd dat de gewesten bevoegd zijn voor de vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen.

Uit het advies van de Raad van State over het e-register van wegvervoersondernemingen van 17 november 2014 (Raad van State, afdeling Wetgeving, advies 56.605/VR van 17 november 2014 over een ontwerp van koninklijk besluit betreffende het eRegister van wegvervoersondernemingen) bleek dat deze bevoegdheidsoverdracht inzake de vestigingsvoorwaarden veel ruimer is dan het

economisch beleid en ook betrekking heeft op het vervoer. Dit heeft tot gevolg dat de gewesten ook bevoegd zijn voor de toegang tot het beroep van bestuurder van een voertuig voor individueel bezoldigd personenvervoer.

In voorliggend ontwerp van besluit, worden dan ook voorwaarden opgelegd inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid.

Artikel 25

Vooreerst worden er vereisten gesteld aan de zedelijkheid van de bestuurder, waarbij een aantal veroordelingen worden opgesomd die in verhouding staan tot de beoefening van het beroep van bestuurder van een voertuig gebruikt voor individueel bezoldigd personenvervoer. Het gaat om een veroordeling tot de zwaarste – criminele – straffen, alsook correctionele straffen van een zekere zwaarte en om veroordelingen die verband houden met overtredingen van het verkeersreglement of het besturen van een voertuig onder invloed. Om de proportionaliteit te waarborgen wordt de tijdspanne waarbinnen men de veroordelingen heeft opgelopen, in de tijd beperkt.

Bij veroordelingen uitgesproken door een buitenlandse gerechtsinstantie, wordt rekening gehouden met elke veroordeling die betrekking heeft op een feit dat volgens het Belgisch recht een van de in voorliggende bepaling bedoelde overtreding vormt.

Artikel 26

Op vlak van bekwaamheid, dient de bestuurder over een rijbewijs en over geldige medische keuring te beschikken.

Voor wat betreft de kennis van het Nederlands wordt in voorliggend besluit geopteerd voor een taalvereiste op het niveau B1- (2.2, door het volwassenenonderwijs gecertificeerd als Threshold/richtgraad 1 en Threshold/richtgraad 2). Dit vereist een cursus van 240 lesuren (120 lesuren voor het onderdeel mondeling en 120 lesuren voor het onderdeel schriftelijk) voor een gemiddelde leerder in het volwassenenonderwijs om van niveau A2 naar niveau B1- te komen. Het verschil met niveau B1 ligt voornamelijk op tekstkenmerken en de syntaxis. Men beheerst het maken van volzinnen en heeft de woordenschat die overeenkomt met een niveau B1, maar met het formuleren van bijzinnen heeft men het moeilijker.

ERK	Gemiddelde leerder Schriftelijk + mondeling	Competentieprofiel Schriftelijk + mondeling
A 1	1.1 – 120u *Breakthrough*	• Men kan zich voorstellen • Men kan een kort gesprek voeren met veel herhaling • Men spreekt langzaam en aarzelend • Men schrijft losse woorden en korte zinnen • Men kan een eenvoudige korte uitnodiging lezen, een afspraakkaartje
A 2	1.2 – 120u *Waystage*	• Men kan korte sociale gesprekken voeren • Men begrijpt een langzaam gesproken babbeltje • Men spreekt langzaam • Men schrijft korte zinnen met makkelijke woorden

		• Men kan een korte vacature of een eenvoudige brochure lezen
B 1	2.1 – 120u *Threshold 1* 2.2 – 120u *Threshold 2*	• Men kan een eenvoudig gesprek voeren, men herhaalt en stelt vragen • Men kan kort en langzaam een mening onderbouwen over een vertrouwd onderwerp • Men kan een eenvoudige sollicitatiebrief schrijven, een gestructureerd stageverslag maken met voorbeelden • Men kan een kort krantenartikel lezen of een eenvoudige tekst over het eigen vakgebied *Niveau 2.2 (universiteit: niveau 2 / CVO: Threshold2)*
	2.3 – 120u *Threshold 3* 2.4 – 120u *Threshold 4*	• Men voert een eenvoudig gesprek • Men volgt de hoofdlijnen van een presentatie • Men geeft zijn mening over een vertrouwd onderwerp • Men kan een eenvoudige sollicitatiebrief schrijven, een gestructureerd stageverslag maken • Men kan een langer krantenartikel lezen of een langere tekst over het eigen vakgebied
B 2	3 – 240u *Vantage*	• Men kan een probleem uitleggen en een gesprek voeren om een oplossing te vinden • Men kan vlot argumenten verwoorden in een discussie • Men kan een gedetailleerd verslag schrijven • Men kan complexe artikels lezen
C 1	4 – 240u *Effectiveness*	• Men discussieert over complexe thema's • Men kan een goede gestructureerde tekst schrijven over complexe onderwerpen

Specifiek voor taxibestuurders werd een taalprofiel opgesteld door de stedelijke dienst Atlas uit Antwerpen en VDAB.

Hierbij werden onderstaande taalvereisten gekoppeld aan de taalniveaus:

1.2:
- Men kan korte werkgerelateerde gesprekjes met de klant voeren
- Men kan zich telefonisch ziek melden
- Men kan info van een dispatch lezen
- Men kan ritinformatie raadplegen
- Men kan het dienstrooster lezen

2.2:
- Men kan informele gesprekjes voeren met de klant (weer, toeristische plaatsen, …)
- Men kan contact leggen met de dispatch voor extra info

- Men kan info van discpatch begrijpen en reageren
- Men kan korte werkgerelateerde gesprekjes met de leidinggevende voeren
- Men kan deelnemen aan overleg met de werkgever
- Men kan korte nota's lezen i.v.m. veranderende verkeerssituaties
- Men kan een dienstnota lezen

2.4: - Men kan contact hebben met de overheid i.v.m. beroepsverplichtingen
- Men kan interageren met dialectsprekenden
- Men kan communicatie uit Centaurus lezen
- Men kan aansluiting met Chiron realiseren

Ter vergelijking: andere beroepsspecifieke taalvereisten.
Niveau A2 (1.2):

- Inburgeringsattest
- Openbare besturen, niveau D (groendienst, …)
- Aanstelling als leraar in een Franstalige school in het Vlaams Gewest

Niveau B1 (2.4):

- Openbare besturen, niveau C (administratieve en verzorgende diensten)
- Kindbegeleider bij Kind & Gezin (enkel mondeling, schriftelijk volstaat A2)
- Aanstelling in een CVO als docent moderne vreemde talen
- Aanstelling als directeur in een Franstalige school in het Vlaams Gewest

Voor de opleiding en de attestering wordt gebruik gemaakt van de huidige aanbieders, o.a. de Centra voor Basiseducatie, de Centra voor Volwassenenonderwijs … Een opleiding van niveau Waystage (A2 of 1.2) naar Threshold/richtgraad 1 en Threshold/richtgraad 2 (B1- of 2.2) zal voor een gemiddelde cursist ongeveer 240 lesuren in beslag nemen. Er worden in het reguliere circuit heel wat cursussen aangeboden zodat een taxibestuurder zijn gading wel kan vinden om deze opleiding te combineren met de werkzaamheden. Bovendien leveren deze erkende aanbieders ook een officieel (en reeds bestaand) attest af zodat er specifiek voor taxibestuurders geen aparte attestering voorzien dient te worden.

De bestuurder moet tevens over de nodige kennis beschikken inzake het vervoer van personen met beperkte mobiliteit, doch enkel als hij ritten uitvoert met voertuigen aangepast aan het vervoer van personen in een rolstoel. Bij de aanvraag van de vergunning, dient de exploitant aan te vinken of hij al dan niet over dergelijke voertuigen beschikt. Het bewijs van de nodige kennis mag worden geleverd met allerlei middelen, zoals praktijkervaring of een interne opleiding.

In het verleden hebben een aantal steden en gemeenten via een gemeentelijk reglement de eis opgelegd dat de bestuurders die actief zijn in hun stad of gemeente moeten beschikken over een bestuurderspas. Daarbij legden ze niet enkel voorwaarden op in verband met zedelijkheid of talenkennis, maar ook met betrekking tot stratenplankennis of toeristische kennis. Aangezien de bestuurderspas geldig is in het hele Vlaamse Gewest zullen dergelijke vereisten in de toekomst nog weinig zin hebben. De stad of gemeente kan wel nog via het gemeentelijk reglement op grond van artikel 12, §2, tweede lid, van het decreet van 29 maart 2019 beslissen om enkel machtigingen af te leveren aan exploitanten die bestuurders te werk stellen die voldoende stratenplankennis of toeristische kennis hebben.

Afdeling 3. Schorsing, intrekking en beroep

Artikel 27

Eén van de redenen tot schorsing of intrekking van de bestuurderspas die werd opgenomen is het veroorzaken van overlastsituaties en stationeren op plaatsen die daar niet voor voorzien

zijn. Het feit dat de bestaande generieke maximumnorm van één voertuig per 1.000 inwoners wordt verlaten, leidt namelijk tot de vrees dat de voertuigen overlast zullen veroorzaken rondom bepaalde drukke plaatsen waar er veel klanten worden verwacht.

Artikel 28

In bepaalde situaties wordt de beslissing tot schorsing, dan wel intrekking, betekend aan de bestuurder én aan de exploitant. Het is immers mogelijk dat deze laatste een rol speelt in het gedogen of veroorzaken van bepaalde feiten die aanleiding geven tot schorsing of intrekking van de bestuurderspas, zoals het wijzigen van de gegevens van de apparatuur.

De Vlaamse Regering duidt in dit artikel tevens de beroepsinstantie aan – ook voor wat betreft weigeringsbeslissingen – zijnde het departement Mobiliteit en Openbare Werken. In dit verband kan ook worden verwezen naar artikel 20 van het decreet, waarin wordt bepaald dat ook bij ontstentenis van enige beslissing binnen de vooropgestelde termijn, beroep kan worden ingesteld. Bij gebrek aan beslissing met betrekking tot het beroepschrift binnen drie maanden na ontvangst ervan, wordt de weigering, de intrekking of schorsing van de vergunning geacht te worden bevestigd.

Het beroep schort de beslissing van de gemeente tot schorsing of intrekking van de bestuurderspas niet op.

Het ontwerp van besluit bepaalt tot slot dat de intrekking, de schorsing of het beroep onmiddellijk door de gemeente aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken moet worden gemeld.

Hoofdstuk 3. Exploitatie

Afdeling 1. Straattaxi

Onderafdeling 1. Het voertuig

Artikel 29

Naast een aantal algemene vereisten – met betrekking tot kwaliteit, comfort en netheid – wordt in dit artikel voor de voertuigen een specifieke ecoscore opgelegd.

Vlaanderen wil namelijk aansluiten bij andere koplopersteden die inzetten op e-taxi's/zero-emissie taxi's. Er wordt daarom ook nog verder onderzocht op welke manieren we gemeenten kunnen ondersteunen om laadpalen voor taxi's te voorzien. In Amsterdam zijn enkel nog zero-emissie taxi's toegelaten worden, in Londen moeten vanaf 2018 alle nieuwe taxi's zeroemissie zijn. In Vlaanderen is er ook een trend naar vergroening van de taxivloot, mede door het project Clean Power for Taxi's van de BBL in samenwerking met de taxifederatie GTL en met steun van de Vlaamse Overheid.

Tot nu toe werden geen milieucriteria voor taxi's opgenomen in de Vlaamse taxiregelgeving. De herziening biedt opportuniteiten om de vloot te vergroenen. Taxi's hebben een grote zichtbaarheid in het straatbeeld en hebben een groot bereik door de vele en wisselende klanten. Taxi's vervullen hierdoor een publieke voorbeeldfunctie, net als de vloot van de Vlaamse overheid waar al belangrijke stappen richting vergroening zijn gezet. Bovendien leggen taxi's veel kilometers af, waarvan veel in en rond stedelijke gebieden. De vergroening van de taxisector draagt bij aan de klimaat- en luchtdoelstellingen van de Vlaamse Regering.

Op korte termijn stellen we als doelstelling voorop dat enkel nieuwe taxi's met lage Nox –

emissies nog in aanmerking komen voor een vergunning.
Op langere termijn zetten we resoluut de stap richting zeroemissievervoer. De voordelen van zero-emissievervoer wat betreft CO2-emissies en luchtkwaliteit hebben een rechtstreeks effect op de leefbaarheid van de Vlaamse steden.

Er wordt een minimum ecoscore voorgesteld waaraan elke taxi in Vlaanderen moet voldoen om een taxivergunning te kunnen krijgen. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen taxi's met 5 zitplaatsen, taxi's met 5 zitplaatsen die een lengte gelijk of meer dan 5.1m hebben, taxi's met meer dan 5 zitplaatsen en minibussen. Een minibus wordt gedefinieerd als een voertuig van de categorie M1 ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen, dat bij gebruik voor het bezoldigde vervoer van personen, ten hoogste acht plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet meegerekend, en dat is voorzien van een koetswerk van hetzelfde type als dat van bestelwagens of autobussen. Via het inschrijvingsbewijs (vak J.2) kan worden achterhaald of het voertuig al dan niet als minibus is ingeschreven in de Kruispuntbank Voertuigen van de FOD Mobiliteit.

Voor taxi's met 5 zitplaatsen die reeds ingeschreven zijn of zullen worden na 1 januari 2020 wordt een minimale ecoscore van 67 WLTP voorgesteld.

Vanaf 2025 wordt een drempel van 74 WLTP voorgesteld voor voertuigen die na 1 januari 2025 zullen worden ingeschreven, een drempel waaraan nu al benzine hybridevoertuigen, CNG voertuigen en elektrische voertuigen voldoen en tegen 2025 nog meer voertuigen zullen voldoen. De ecoscore neemt ongeveer 1 punt per jaar toe.

Vanaf 1 januari 2030 wordt de voorwaarde zero-emissie voor deze voertuigen die na 1 januari 2030 worden ingeschreven.

Voor voertuigen met vijf zitplaatsen die een lengte hebben van 5.1m of meer, worden volgende drempels voorgesteld.:

- 54 WLTP voor deze voertuigen ingeschreven na 1 januari 2020;
- 61 WLTP voor deze voertuigen ingeschreven na 1 januari 2025;
- Zero-emissie voor deze voertuigen ingeschreven na 1 januari 2030.

Voor voertuigen met meer dan 5 zitplaatsen wordt een onderscheid gemaakt tussen minibussen en andere voertuigen omdat het aanbod voor beide categorieën sterk verschilt.

Voor de voertuigen die niet onder de categorie van de minibussen vallen wordt een drempelwaarde 63 WLTP voorgesteld voor nieuwe voertuigen die worden ingeschreven na 1 januari 2020. Vanaf 2025 wordt de drempelwaarde verhoogd naar 71 WLTP voor nieuw in te schrijven voertuigen. Vanaf 2030 wordt ook de eis van zero-emissie opgelegd voor deze categorie voor nieuw in te schrijven voertuigen.

Voor minibussen wordt een minimale ecoscore van 54 WLTP voorgesteld, voor voertuigen die zijn ingeschreven na 1 januari 2020 omdat het aanbod aan benzinevoertuigen en alternatieve-brandstoffen zo goed als onbestaande is op dit moment. Vanaf 2025 wordt de drempel op 61 WLTP gelegd. Het aanbod aan alternatieven stijgt niet zoals verwacht, waardoor de lat niet te hoog wordt gelegd.

Vanaf 1 januari 2030 moeten nieuw ingeschreven minibussen voldoen aan de eis van zero-emissie.

Dit artikel voorziet verder de juridische en technische onderbouwing van de WLTP-emissiewaarden en de NEDC2.0-omrekenmethode als basis voor de in dit besluit gehanteerde ecoscore. Het zorgt ervoor dat er geen rechtsonzekerheid bestaat die zou kunnen 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.

Art 43 van het decreet bepaalt dat de houders van de huidige vergunningen, zoals van kracht vóór de inwerkingtreding van dit decreet, ertoe worden gemachtigd hun diensten te blijven exploiteren conform de voorwaarden en gedurende de resterende duurtijd van de lopende vergunning. Hierdoor kan een vergunninghouder er binnen zijn termijn voor kiezen om nog met voertuigen te blijven rijden die niet onder deze ecoscorenorm vallen tot hun vergunning vervalt

Artikel 30

De speciale nummerplaat die vereist is overeenkomstig dit artikel, heeft tot doel de herkenbaarheid van de voertuigen te vergroten. Dergelijke herkenbaarheid is niet enkel nuttig voor klanten/vervoerde personen, maar ook bij controle en in functie van het gebruik van de speciale rijstroken.

Artikel 31

Dit artikel licht toe dat enkel voertuigen uitgerust met een taxameter mogen beschikken over een taxilicht. Dit maakt het onderscheid tussen standplaatstaxi's en straattaxi's duidelijker in het straatbeeld.

Onderafdeling 2. De dienst en de ritten

Artikel 32

Voorliggend ontwerp van besluit geeft uitvoering aan artikel 23 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer, waarin wordt bepaald dat de tarieven op een transparante manier kenbaar moeten worden gemaakt aan de kandidaat-klant voorafgaand aan het aanvragen of het bestellen van de rit.

In dit besluit worden meer bepaald de componenten van de tariefstructuur toegelicht, die moeten worden bekendgemaakt. Naast fysieke zichtbaarheid in het voertuig op een tarievenkaart, kan bekendmaking tevens langs telefonische of elektronische weg gebeuren, doch enkel in geval van een bestelde rit én mits schriftelijke bevestiging. In dit laatste geval wordt de tarievenkaart vervangen door de vergunningskaart, vermeld in artikel 32, §2, tweede lid.

Voor aanvang van de rit – en voor aanvang van de bestelling in geval van een bestelde rit – wordt een prijsindicatie van het eindbedrag meegedeeld aan de klant. Wanneer er bijvoorbeeld een gecombineerd tarief wordt gehanteerd – van prijs per kilometer en prijs per minuut – is het immers niet altijd eenvoudig voor de klant om zelf een inschatting te kunnen maken van wat het uiteindelijke kostenplaatje ongeveer zal zijn.

Artikel 33

Dit artikel bepaalt dat in een voertuig dat in dienst is, apparatuur aanwezig moet zijn waarbij de gegevens beveiligd kunnen worden geregistreerd, opgeslagen en geraadpleegd. Ook de gegevens verwerkt door de tussenpersonen, moeten beveiligd worden geregistreerd, opgeslagen en geraadpleegd.

De gegevens zijn beveiligd in die zin dat de integriteit, de onveranderlijkheid, de oorsprong en het niet-weerlegbare karakter ervan gewaarborgd zijn, aan de hand van een betrouwbaar controlespoor tussen het vervoerbewijs en de levering van de dienst.

De minister kan de wijze waarop de gegevens worden beveiligd en bewaard bepalen en kan aanvullende bepalingen opleggen.

De gegevens die zullen worden verzameld kunnen worden gebruikt om een overzicht te krijgen over de gehanteerde prijzen binnen Vlaanderen. Indien zou worden vastgesteld dat er onregelmatigheden zijn met betrekking tot de prijzen, kan de minister minimum- en maximumtarieven bepalen.

Artikel 34

Met het oog op de bescherming van de klant of de vervoerde persoon, enerzijds, en in het licht van controles (bv. door de politie, de Bijzondere Belastinginspectie, de sociale inspectiediensten), anderzijds, somt dit artikel alle gegevens op die de dienststaat moet bevatten bij aanvang, tijdens en aan het einde van de dienst. Daarenboven moet de bestuurder een exemplaar van de dienststaat voor zichzelf kunnen genereren.

De apparatuur in het voertuig biedt de mogelijkheid om de gegevens ter inzage te kunnen voorleggen. Deze gegevens worden in een leesbare en verstaanbare vorm voorgelegd en zijn identiek aan de oorspronkelijke gegevens. De in dit artikel vermelde verplichtingen gelden eveneens wanneer de gegevens zich digitaal in België of in het buitenland bevinden. Door middel van deze bepaling, wordt de technologieneutraliteit gewaarborgd.

Artikel 35

Dit artikel laat de vorm van het vervoerbewijs vrij, al dienen er een aantal verplichte vermeldingen op dit vervoerbewijs te staan die onuitwisbaar zijn. Een handgeschreven vervoerbewijs wordt bovendien expliciet verboden.

Artikel 36

De periode gedurende dewelke de beveiligde gegevens en de schriftelijke overeenkomsten moeten worden bewaard, wordt verhoogd van vijf jaar tot zeven jaar. Op die manier wordt de bewaringstermijn afgestemd op die zoals vereist op grond van fiscale regelgeving.

Onderafdeling 3. De dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen

Artikel 37

Behalve op andersluidend verzoek van de klant of van de vervoerde persoon brengt de bestuurder de vervoerde persoon langs de snelste weg – en dus niet de kortste – naar zijn bestemming. Zo zal er onder meer rekening moeten worden gehouden met verkeersfiles. Het besluit voorziet een afwijking voor collectieve ritten: hierbij bepaalt de bestuurder zelf welke de meest geschikte en snelste route is.

Artikel 38

In haar advies dd. 25 mei 2018, meende de MORA dat het systeem van perimeters aan kracht zou winnen wanneer de lokale besturen zelf binnen een bepaald kader de perimeter zouden kunnen bepalen. Omwille van het feit dat de vergunning geldig is in heel het Vlaamse Gewest en omwille van de duidelijkheid en eenvoud, wordt in dit besluit een uniforme Vlaamse perimeter opgelegd: 200 meter van standplaatsen en 200 meter van het grondgebied van Luchthaven Brussel-Nationaal, als belangrijke attractiepool. Vanzelfsprekend geldt de perimeter niet wanneer de rit besteld is. Het niet respecteren van de perimeter, kan leiden tot schorsing of intrekking van de bestuurderspas.

Binnen de perimeter mag het voertuig niet parkeren, stationeren of heen en weer rijden.

Artikel 39

De persoon die wil gebruik maken van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer, heeft het recht om opgepikt te worden door een bestuurder in dienst, zodra die vrij is of, in geval van een collectieve rit, als er nog een lege plaats is, tenzij het voertuig niet beschikbaar is wegens een bestelde rit of tenzij de rit de diensttijd overschrijdt.

Artikel 40

In dit besluit worden tevens een aantal rechten, verplichtingen en verboden opgenomen van de bestuurder, die geïnspireerd zijn op de huidige bepalingen in het Taxi- en VVB-besluit. Bijkomend wordt het verbod opgenomen om overlastsituaties te creëren.

Artikel 41

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 42

Als er zich een defect voordoet aan het voertuig of het voertuig raakt betrokken bij een ongeval tijdens de rit, dan moet de bestuurder ervoor zorgen dat hij zijn rit kan voortzetten met een ander voertuig. Als het bestuurder een eenmansbedrijf is, dan moet hij een collega-exploitant daarvoor inschakelen.

Afdeling 2. Standplaatstaxi's

Artikel 43

De vereisten die worden gesteld aan de exploitant, de bestuurder en het voertuig van straattaxi's, worden van overeenkomstige toepassing verklaard op standplaatstaxi's – met dien verstande dat gemeenten op grond van de bepalingen in het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer bijkomende of strengere bepalingen kunnen opleggen.

De gemeenten kunnen eveneens bijkomende milieunormen opleggen t.a.v. deze voertuigen. Standplaatstaxi's moeten steeds over een taxameter beschikken. Een klant die gebruik maakt van een standplaatstaxi, bijvoorbeeld aan een station, beschikt immers niet noodzakelijk over een smartphone en dus over een app om op voorhand een vervoersovereenkomst te kunnen sluiten. Aan die klant moeten voldoende garanties worden geboden voor de berekening van de tarieven. De keuzemogelijkheden van de kandidaat-klant om gebruik te maken van een voertuig zijn in dat geval immers beperkt.

Artikel 44

Omwille van de herkenbaarheid moeten alle standplaatstaxi's beschikken over een taxilicht op het dak van het voertuig.

Het taxilicht vermeldt in het middengedeelte het woord "TAXI" op de voor- en achterkant van de lichtinstallatie. De Minister kan de uiterlijke kenmerken van het taxilicht vaststellen. Als het voertuig vrij is, brandt het taxilicht. In alle andere gevallen brandt het taxilicht niet.

Artikel 45

Ook de bepalingen inzake de dienst en de ritten, evenals de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen, liggen in dezelfde lijn als die voor de straattaxi.

Artikel 46

Bijkomend aan de verbodsbepalingen die gelden voor bestuurders van straattaxi's, is het de bestuurders van standplaatstaxi's ook verboden om:
• op hun toegelaten standplaats de motor van het voertuig te laten draaien;
• hun voertuig op de standplaatsen zonder reden te verplaatsen en om daar een overtal te creëren of buiten de vastgelegde limieten te stationeren.

Afdeling 3. Ceremonieel vervoer

Artikel 47

De vereisten die worden gesteld aan de exploitant, de bestuurder en het voertuig van straattaxi's, worden ook van toepassing verklaard op ceremonieel vervoer.

Voor de voertuigen die worden ingezet voor ceremonieel vervoer, kan de minister op vlak van emissienormen evenwel in een uitzondering worden voorzien voor voertuigen ouder dan 40 jaar. Immers, bij ceremonieel vervoer wordt vaak gebruik gemaakt van old timers of voertuigen die onmogelijk kunnen voldoen aan de vooropgestelde normen.

Deze uitzondering werd gebaseerd op de LEZ regelgeving die reeds van toepassing is in verschillende centrumsteden.

Artikel 48

Apparatuur ter registratie van gegevens is evenmin noodzakelijk, nu er wordt gewerkt met een schriftelijke overeenkomst waarvan het model als bijlage bij het besluit is gevoegd. Het voertuig wordt minstens drie uur aaneensluitend ter beschikking gesteld.

Artikel 49

De periode gedurende dewelke de schriftelijke overeenkomsten moeten worden bewaard, wordt verhoogd van vijf jaar tot zeven jaar. Op die manier wordt de bewaringstermijn afgestemd op die zoals vereist op grond van fiscale regelgeving.

Afdeling 4. OV taxi's

Artikel 50

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 51

De vereisten die worden gesteld aan de exploitant, de bestuurder en het voertuig van straattaxi's, zijn evenzeer van toepassing op OV-taxi's. De Mobiliteitscentrale kan bijkomende elementen bepalen die de herkenbaarheid van het voertuig vergroten, net zoals deze ook bijkomende voorwaarden kan opleggen in uitvoering van artikel 25 van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer.

Hoofdstuk 4. Klachtenbehandeling

Artikel 52

Tot het klachtenorgaan behoren minimaal een vertegenwoordiger van de Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur, een vertegenwoordiger van de tussenpersonen, twee vertegenwoordigers van de gebruikers, een vertegenwoordiger van de vergunningverlenende overheid, een vertegenwoordiger van Overleg voor de Diensten Aangepast Vervoer en een vertegenwoordiger van vakbondsorganisaties die in het Sociaal Fonds Taxi en VVB vertegenwoordigd. De minister kan nadere regels bepalen inzake de samenstelling.

Artikel 53

De praktische werking van het klachtenorgaan, wordt door dat orgaan zelf uitgewerkt in een huishoudelijk reglement.

Artikel 54

Er wordt wel jaarlijks verslag uitgebracht aan de minister over de werkzaamheden.

Hoofdstuk 5. Gegevens

Artikel 55

Dit artikel bepaalt dat de gegevensbank waarvan sprake in het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer, ter beschikking wordt gesteld door het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Het is de bedoeling dat de verwerking van de aanvragen voor vergunningen, machtigingen, bestuurderspassen, intrekking en schorsingen gebeurt via de gegevensbank. Aangezien de vergunning geldig is op het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest en bijvoorbeeld de gemeente die de vergunning verleent niet noodzakelijk dezelfde is als de gemeente die de machtiging verleent, is het belangrijk dat de gemeenten daarvoor gebruik maken van de gegevensbank.

Op die manier zal ook het Departement Mobiliteit en Openbare Werken niet langer statistische gegevens moeten opvragen bij de gemeenten, zoals in het verleden gebeurde, maar zullen deze gegevens via de gegevensbank gegenereerd kunnen worden.

Paragraaf 2 bepaalt op welk moment de gemeente de gegevensbank aanvult.

Paragraaf 3 bepaalt welke gegevens voor welke actoren beschikbaar zijn, in functie van hun verantwoordelijkheden en de doeleinden van de verwerking.

Artikel 56

De tussenpersonen beschikken over een aantal gegevens die relevant zijn om een zicht te krijgen op de sector van het individueel bezoldigd personenvervoer waarin zij actief zijn en die relevant kunnen zijn voor de evaluatie van de regelgeving en voor het analyseren van de mobiliteitsontwikkeling in het Vlaams Gewest.

Artikel 57

Dit artikel spreekt voor zich.

Titel III. Strafbepalingen

Artikel 58

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 59

Naar analogie met de federale "boetecatalogus" (het Koninklijk Besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg), wordt als bijlage bij het voorliggend besluit een overzichtelijke tabel ter beschikking gesteld met strafrechtelijke inbreuken op het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer en op dit besluit, alsook de daaraan gekoppelde bedragen van de onmiddellijk te innen som. Deze bedragen variëren naargelang de inbreuk en de recidive.

Artikel 60

De betaling van de onmiddellijk te innen som, kan op verschillende manieren geschieden. In de regelgeving wordt gesproken van "onmiddellijke inning" wanneer het opleggen van de boete onmiddellijk gebeurt, met name op het moment van de vaststelling. De onmiddellijke inning kan evenwel plaatsvinden op het moment zelf (bijvoorbeeld in cash of via mobiele elektronische betaalterminal), hetzij binnen een welbepaalde termijn na de vaststelling (bijvoorbeeld via overschrijving of online betaling).

Artikel 61

Dit artikel spreekt voor zich.

Titel IV. Slotbepalingen

Artikel 62

Ingevolge het vernietigingsarrest 256.171 van 30 maart 2023 werd ook de bepaling tot opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, gewijzigd bij de besluiten van 28 mei 2004, 27 juni 2008, 30 april 2009, 18 december 2009 en 18 juni 2010, vernietigd (art. 61 van het vernietigde besluit).

Dit besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 dient zodoende opnieuw opgeheven te worden en dit met ingang van 1 januari 2020, datum waarop het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer in werking is getreden. Beiden gaan uit van een andere filosofie en zijn niet verenigbaar.

Artikel 63

Het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 dat bij arrest 256.171 van 30 maart 2023 vernietigd werd door de Raad van State, werd gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 september 2020, het besluit van de Vlaamse Regering van 22 april 2022 en het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2022.

Tegen deze wijzigingsbesluiten werden vernietigingsberoepen ingesteld bij de Raad van State die nog hangende zijn.

Het vernietigingsmotief inzake de niet-raadpleging van een toezichthoudende autoriteit die voldoet aan artikel 36, lid 4 AVG dat aanleiding gaf tot de vernietiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 speelt ook ten aanzien van voormelde wijzigingsbesluiten. Het is zodoende aangewezen deze wijzigingsbesluiten in te trekken.

De intrekking heeft tot gevolg dat deze wijzigingsbesluiten retroactief uit de rechtsorde worden gehaald en geacht worden nooit te hebben bestaan.

Artikel 64

Dit artikel herneemt artikel 7 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2022 tot wijziging van de taalvoorwaarden voor exploitanten en bestuurders van individueel bezoldigd personenvervoer opgenomen in het besluit van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer.

Deze overgangsmaatregel laat toe dat bestuurders voldoende tijd krijgen om ondanks de onregelmatige werkuren het gevraagde niveau B1, richtgraad 2 van het Europees Referentiekader voor Talen te testen of te behalen.

Artikel 65

Dit artikel voorziet dat het nieuwe besluit met retroactieve kracht in werking treedt tot op de data waarop het vernietigde BVR van 8 november 2019 in werking is getreden.

Er zal navolging worden gegeven aan het gezag van gewijsde van het arrest 256.171 van 30 maart 2023 van de Raad van State, met het inwinnen van het advies van de federale Gegevensbeschermingsautoriteit.

Het is echter hoogst noodzakelijk dat dit besluit met retroactieve kracht in werking zal treden.

De terugwerkende kracht kan worden verantwoord omwille van de verwezenlijking van een doelstelling van algemeen belang, met name het creëren van rechtszekerheid en de goede werking en continuïteit van de openbare dienst. Met name dient verzekerd te worden dat ook voor het verleden een volledig juridisch kader bestaat waarbinnen de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer geëxploiteerd dienen te worden en dat er duidelijkheid is binnen welk juridisch kader vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen die door gemeenten uitgereikt werden op basis van het vernietigde BVR van 8 november 2019 en na het vernietigingsarrest van de Raad van State. Voor zowel de gebruikers van het individueel bezoldigd personen vervoer, de aanbieders als de gemeenten, die instaan voor de machtigingen, vergunningen en bestuurderspassen, dient zowel ten aanzien van de machtigingen, vergunningen en bestuurderspassen, het rechtskader waarbinnen gewerkt wordt, als voor de handhaving (incl. de reeds vastgestelde inbreuken op het BVR) een duidelijk juridisch kader te bestaan. Op datum van 16 maart 2023 zijn dat 1418 vergunningen, 318 machtigingen en 10 923 bestuurderspassen die toegekend zijn op basis van het vernietigde besluit. Ook na het vernietigingsarrest werden nog vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen uitgereikt door de gemeenten op grond van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer.

De retroactieve kracht van het besluit komt ook volledig tegemoet aan het gezag van gewijsde van het vernietigingsarrest van de Raad van State vermits deze tot stand zal komen na raadpleging van een toezichthoudende autoriteit in de zin van artikel 36, lid 4 AVG. De retroactiviteit beoogt dan ook op geen enkele wijze in te grijpen of hangende rechtsgedingen of de uitkomst ervan te beïnvloeden, maar beoogt daarentegen net optimaal gevolg te geven aan het gezag van gewijsde van het arrest van de Raad van State. Dit blijkt overigens ook uit het feit dat de besluiten tot

wijziging van het BVR van 8 november 2019 (BVR 18 september 2020; BVR van 22 april 2022 en BVR van 3 juni 2022) waartegen nog vernietigingsberoepen hangende zijn en die met eenzelfde gebrek kampen, ingetrokken worden en dus retroactief uit de rechtsorde gehaald worden.

De terugwerkende kracht doet verder ook op geen enkele wijze afbreuk aan onherroepelijk vastgestelde rechten.

Zonder retroactiviteit van het besluit zou enkel teruggevallen kunnen worden op het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer dat in werking is getreden op 1 januari 2020 en dus rechtskracht heeft. Dit decreet bevat evenwel niet alle regels, zodat een hierop geënt uitvoeringsbesluit noodzakelijk is om de kwaliteit van de dienstverlening te verzekeren. Het is daarbij niet mogelijk om terug te vallen op het oude besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 dat ingevolge het vernietigingsarrest van de Raad van State is komen te herleven vermits dit vertrekt van een andere filosofie en andere types van vergunningen. Hierin is zelfs geen sprake van de machtigingen en bestuurderspassen die zijn opgenomen in het decreet van 29 maart 2019.

Het decreet van 29 maart 2019 is volledig opgebouwd rond de vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen en bevat regels ten aanzien van elk van hen. Het is daarbij operationeel niet mogelijk om terug te vallen op de oude regelgeving vermits deze uitgaat van een totaal andere filosofie en indeling in het types van vergunningen. Het Decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer maakt een einde aan de opdeling in de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst (taxivergunning) en de vergunning voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (VVB). Het Decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer voert één algemene vergunning in voor het exploiteren van individueel bezoldigd personenvervoer met vier specifieke vormen (straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en OV-taxi). De regels uit de oude regelgeving zijn dus niet toepasbaar op het nieuwe rechtskader dat bestaat uit vergunningen, machtigingen en bestuurderspassen. Waar de exploitatievoorwaarden eerder summier zijn beschreven in het besluit van 18 juli 2003 van het Vlaamse Gewest betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (Taxi- en VVB-Besluit) en daardoor vaak noodgedwongen verankerd worden in gemeentelijke reglementen, werd met een meer concrete uitwerking in het vernietigde besluit de uniformiteit over heel Vlaanderen beter bewaakt. Vele gemeenten hebben hun reglementen op dat vlak reeds aangepast teneinde deze aan te passen aan de systematiek en de inhoud van het Decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer en het vernietigde besluit. De exploitatievoorwaarden verschillen per categorie – namelijk straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en OV-taxi – en staan hierbij in verhouding tot de doelstellingen van de regulering (kwaliteit, betaalbaarheid, veiligheid). De voorwaarden hebben betrekking op de exploitant, de bestuurder, het voertuig, de dienst en de ritten en de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen. Het belang van technologieneutraliteit en de toegang tot de markt van nieuwe spelers, wordt verder vertaald in de bepalingen inzake de vereiste apparatuur of de vorm van de te verschaffen gegevens. Alternatieven voor de “klassieke” taxameter dienen van een evenwaardig niveau te zijn, met het oog op een correcte dienstverlening, een beveiligde registratie van gegevens en een efficiënte controle en handhaving.

Het niet opvangen van het juridisch vacuüm zou dan ook tot een grote en aanzienlijke rechtsonzekerheid leiden en de kwaliteit van de dienstverlening ernstig in gevaar brengen.

Verder is het zo dat Grondwettelijk Hof ten aanzien van een inbreuk op deze raadplegingsvereiste geoordeeld heeft dat het mogelijk is om de gevolgen te handhaven. In de overwegingen B.30.11. – B.30.15. van het arrest 26/2023 van 16 februari 2023 heeft het Grondwettelijk Hof het volgende geoordeeld omtrent de handhaving van de gevolgen van een decreet dat vernietigd wordt wegens het niet raadplegen van een toezichthoudende autoriteit die voldoet aan artikel 36, lid 4 AVG:

"B.30.11. De Vlaamse Regering verzoekt het Hof om de gevolgen van de vernietigde bepalingen te handhaven teneinde de strijd tegen de verdere verspreiding van het SARS-CoV-2-virus, en derhalve de volksgezondheid, niet in gevaar te brengen.

B.30.12. Wat betreft de handhaving van de gevolgen van de vernietigde bepalingen dient rekening te worden gehouden met het beginsel van voorrang van het Unierecht op het recht van de lidstaten. Dat beginsel verplicht alle instanties van de lidstaten om volle werking te verlenen aan de bepalingen van het Unierecht. Het beginsel impliceert dat, indien nationale wetgeving niet in overeenstemming met de vereisten van het Unierecht is vastgesteld, de nationale rechter die in het kader van zijn bevoegdheid is belast met de toepassing van de bepalingen van het Unierecht, verplicht is de volle werking van die bepalingen te verzekeren (HvJ, grote kamer, 6 oktober 2020, C-511/18, C-512/18 en C-520/18, La Quadrature du Net, ECLI:EU:C:2020:791, punten 214-215).

Uit het voorgaande vloeit voort dat het Hof in beginsel niet vermag wetsbepalingen waarvan het heeft geoordeeld dat ze in strijd met het Unierecht zijn vastgesteld, tijdelijk te handhaven.

Enkel het Hof van Justitie van de Europese Unie kan in beginsel, bij wijze van uitzondering en om dwingende redenen van rechtszekerheid, een voorlopige opschorting toestaan van het effect dat een regel van het Unierecht op het daarmee strijdige nationale recht voorrang heeft (HvJ, grote kamer, 6 oktober 2020, C-511/18, C-512/18 en C-520/18, La Quadrature du Net, ECLI:EU:C:2020:791, punten 216-217).

Een nationale rechterlijke instantie waarvan de beslissingen niet meer vatbaar zijn voor hoger beroep, is in beginsel gehouden zich tot het Hof van Justitie te wenden om het beginsel van voorrang van het Unierecht uit te leggen, zodat dit kan beoordelen of, bij uitzondering, de bepalingen van nationaal recht die strijdig zijn geacht met het Unierecht, al dan niet voorlopig, kunnen worden gehandhaafd (zie mutatis mutandis HvJ, 28 juli 2016, C-379/15, Association France Nature Environnement, ECLI:EU:C:2016:603, punt 53).

B.30.13. Wanneer evenwel het aan de orde zijnde rechtspunt is beslecht door vaste rechtspraak van het Hof van Justitie, welke ook de procedures zijn die aanleiding hebben gegeven tot die rechtspraak, zelfs indien de aan de orde zijnde vraagstukken niet volledig gelijk zijn, is een rechterlijke instantie waarvan de beslissingen volgens het nationaal recht niet vatbaar zijn voor beroep, er niet toe gehouden een prejudiciële vraag over de uitlegging van het Unierecht aan het Hof van Justitie voor te leggen (HvJ, grote kamer, 6 oktober 2021, C-561/19, Consorzio Italian Management, ECLI:EU:C:2021:799, punt 36).

B.30.14. Uit de rechtspraak van het Hof van Justitie kan worden afgeleid dat het beginsel van de voorrang van het Unierecht zich er niet tegen verzet dat, wanneer maatregelen in strijd met een Unierechtelijke procedurele verplichting zijn vastgesteld, bij wijze van uitzondering de gevolgen van dergelijke maatregelen kunnen worden gehandhaafd, indien de maatregelen voor het overige geen inbreuk inhouden op materiële regels van het Unierecht, mits de niet-nakoming van die procedurele verplichting kan worden geregulariseerd met inachtneming van de procedurele vereiste, en ten slotte, op voorwaarde dat die handhaving beperkt blijft tot de duur die nodig is om de onrechtmatigheid aldus recht te zetten (HvJ, grote kamer, 6 oktober 2020, C-511/18, C-512/18 en C-520/18, La Quadrature du Net, ECLI:EU:C:2020:791, punten 218-219; grote kamer, 5 april 2022, C-140/20, G.D., ECLI:EU:C:2022:258, 120-121).

B.30.15. Teneinde rechtsonzekerheid te vermijden die uit de vernietiging van de bestreden bepalingen zou voortvloeien, teneinde de strijd tegen de verdere verspreiding van COVID-19 niet in het gedrang te brengen, en teneinde de contactcentra en de overige betrokken

actoren in staat te stellen hun werkzaamheden verder uit te kunnen oefenen, dienen, met toepassing van artikel 8, derde lid, van de bijzondere wet van 6 januari 1989, de gevolgen van de vernietigde bepalingen te worden gehandhaafd tot de inwerkingtreding van een regeling die werd aangenomen nadat voldaan is aan de vereisten van artikel 36, lid 4, van de AVG en uiterlijk tot en met 31 december 2023."

In het beschikkend gedeelte van het arrest wordt het volgende gesteld omtrent de handhaving:

"1.b. handhaaft de gevolgen van de vernietigde bepalingen tot de inwerkingtreding van een regeling die is aangenomen nadat voldaan is aan de vereisten van artikel 36, lid 4, van de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 « betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) » en uiterlijk tot en met 31 december 2023;"

Het Grondwettelijk Hof handhaafde aldus de gevolgen van de vernietigde bepaling tot de inwerkingtreding van een regeling die is aangenomen nadat voldaan is aan de vereisten van artikel 36, lid 4 AVG.

De gevolgen worden gehandhaafd tot de inwerkingtreding van die regeling en uiterlijk tot en met 31 december 2023. Wanneer die regeling in werking treedt voor uiterlijk 31 december 2023, zullen de door het Grondwettelijk Hof ongrondwettig bevonden bepalingen van het bestreden decreet aldus geregulariseerd worden.

Indien het Grondwettelijk Hof in lijn met de rechtspraak van het Hof van Justitie als rechterlijke instantie de mogelijkheid heeft om de retroactieve vernietiging te milderen via een tijdelijke handhaving van de gevolgen en de steller in de mogelijkheid stelt om het vormgebrek dat het gevolg is van het niet raadplegen van een toezichthoudende autoriteit in de zin van artikel 36, lid 4 AVG kan rechtzetten, kan aangenomen worden dat de steller van de handeling in de thans voorliggende situatie *a fortiori* over de mogelijkheid beschikt om na een retroactieve vernietiging de gevolgen te milderen via een retroactieve inwerkingtreding van de nieuwe bepalingen die vergelijkbaar zijn met de door de Raad van State vernietigde bepalingen omwille van het niet raadpleging van een toezichthoudende autoriteit die voldoet aan de vereisten van artikel 36, lid 4 AVG.

Verder dient er – voor zover als nodig – op gewezen te worden dat ook *in casu* voldaan is aan de in de overweging B.30.14. van het arrest van het Grondwettelijk Hof vermelde eisen die het Europees Hof van Justitie stelt aan de mogelijkheid voor de nationale rechter om de gevolgen van nationale regelgeving te handhaven die tot stand gekomen is in strijd met artikel 36, lid 4 AVG.

Wanneer voldaan is aan die voorwaarden voor een rechtscollege om de gevolgen te handhaven, kan de steller van de handeling *a fortiori* om dezelfde vorm van rechtsonzekerheid te vermijden en de continuïteit te bewaren het besluit met retroactieve kracht aannemen. Om die reden wordt hierna nog aangetoond dat voldaan is aan de door het Grondwettelijk Hof en het Hof van Justitie gestelde eisen op dat punt.

Dit geldt te meer omdat de retroactieve kracht van een vernietigingsarrest van de Raad van State samen met de retroactieve kracht van het voorliggende besluit, *de facto* tot dezelfde situatie leidt als het handhaven van de gevolgen voor de burgers (met dien verstande dat het de steller van de handeling zelf is die die gevolgen creëert en niet een rechtscollege).

<u>Eerste voorwaarde</u>

Zowel het Grondwettelijk Hof als het Europees Hof van Justitie aanvaarden dat "*bij wijze van uitzondering de gevolgen van dergelijke maatregelen kunnen worden gehandhaafd, indien de maatregelen voor het overige geen inbreuk inhouden op materiële regels van het Unierecht"* (overweging B.30.14. arrest 26/2023).[1]

Aan die voorwaarde is *in casu* voldaan.

De door de Raad van State vastgestelde onwettigheid heeft betrekking op de schending van loutere procedurele verplichtingen (een raadpleging die voldoet aan art. 36, lid 4 AVG) die voortvloeien uit het Europees recht die *an sich* geen impact hebben op de materiële regels inzake de bescherming van de verwerking van de persoonsgegevens. Met het Grondwettelijk Hof in het arrest 26/2023 kan aangenomen worden dat bij het vaststellen van een dergelijke schending, voldaan is aan de in de rechtspraak van het Europees Hof van Justitie gestelde voorwaarden waaronder overgegaan kan worden tot handhaving van de gevolgen. Vermits het om dezelfde schending gaat, valt niet in te zien waarom de steller van de handeling geen retroactieve kracht zou mogen geven aan het besluit.

<u>Tweede voorwaarde</u>

Zoals het Grondwettelijk Hof stelt in overweging B.30.14. volgt uit de rechtspraak van het Europees Hof van Justitie verder dat de gevolgen kunnen worden gehandhaafd door de nationale rechter "*mits de niet-nakoming van die procedurele verplichting kan worden geregulariseerd met inachtneming van de procedurele vereiste".*[2]

Ook aan die voorwaarde is *in casu* voldaan.

Uit het feit dat Grondwettelijk Hof in het arrest 26/2023 overging tot de handhaving van de gevolgen, blijkt dat het Grondwettelijk Hof van oordeel is dat de vastgestelde schendingen geen inbreuken betreffen op de materiële regels van de Algemene Verordening Gegevensbescherming en er niet op gericht is deze te regulariseren. Via de retroactieve vernietiging van het BVR van 8 november 2019 en de retroactieve kracht van het voorliggende besluit, wordt tegemoet gekomen aan de uit artikel 36, lid 4 van de AVG voor de lidstaten voor de Europese Unie voortvloeiende verplichtingen (vermeld in punt B.30.9 van het arrest van het Grondwettelijk Hof) en het gezag van gewijsde van het vernietigingsmotief van het arrest van de Raad van State van 30 maart 2023 .

Via de retroactieve kracht van de vernietiging van het BVR van 8 november 2019 en de retroactieve kracht van het voorliggende besluit, wordt de Vlaamse regelgeving in overeenstemming gebracht met de uit het Europees recht voorvloeiende procedurele regels.

<u>Derde voorwaarde</u>

Tot slot vereist de rechtspraak van het Hof van Justitie dat kan worden overgegaan tot de handhaving van de gevolgen "*op voorwaarde dat die handhaving beperkt blijkt tot de duur die nodig is om de onrechtmatigheid aldus recht te zetten*" (GwH 26/2023, B.30.14).

Met dit besluit zal al het nodige worden gedaan om tegemoet te komen aan de door de Raad van State vastgestelde schending. De federale Gegevensbeschermingsautoriteit zal worden geraadpleegd en bijgevolg zal voldaan zijn aan de vereiste van een raadpleging van een toezichthoudende

[1] HvJ, grote kamer, 6 oktober 2020, C-511/18, C-512/18 en C-520/18, La Quadrature du Net, ECLI:EU:C:2020:791, punten 218-219; grote kamer, 5 april 2022, C-140/20, G.D., ECLI:EU:C:2022:258, 120-121.
[2] HvJ, grote kamer, 6 oktober 2020, C-511/18, C-512/18 en C-520/18, La Quadrature du Net, ECLI:EU:C:2020:791, punten 218-219; grote kamer, 5 april 2022, C-140/20, G.D., ECLI:EU:C:2022:258, 120-121.

autoriteit in de zin van artikel 36, lid 4 AVG. De onrechtmatigheid zal aldus zeer snel worden rechtgezet.

Verder dient bij de afweging die gemaakt moet worden tussen het uitgangspunt van het verbod op retroactiviteit en het rechtzekerheidsbeginsel met de aard en ernst van de inbreuk die tot de onwettigheid leidt, alsook met het feit dat het om een regulariseerbare inbreuk gaat. Naar mate de inbreuk ernstiger is, zullen er zwaarwichtigere redenen aangevoerd moeten worden om de handhaving te rechtvaardigen omdat het om een substantiële aantasting van het legaliteitsbeginsel gaat. Naar mate de inbreuken minder ernstig zijn, zullen de nadelen die een vernietiging met zich meebrengt sneller uitzonderlijk zijn.

Zoals hierboven uiteengezet gaat het *in casu* om beperkte en louter procedurele onregelmatigheden op het vlak van het aanmelden en het vaststellen van een procedure inzake het coherentiemechanisme die regulariseerbaar is. Het gaat niet om een inbreuk op materiële regels van het Unierecht.

In het licht van een dergelijke procedurele inbreuk zou het ontnemen van de mogelijkheid aan de steller van de handeling om het herstelbesluit met retroactieve kracht in werking te laten treden, disproportionele gevolgen hebben op het vlak van de rechtszekerheid.

Uit het arrest 26/2023 blijkt tot slot dat het Vlaamse Gewest terecht de adviezen van de afdeling wetgeving van de Raad van State volgens dewelke enkel de federale GBA toezicht kan houden op de algemene regels inzake de verwerking van persoonsgegevens, niet is gevolgd. Het standpunt dat de afdeling Wetgeving van de Raad van State had ingenomen op dat vlak, wordt uitdrukkelijk niet gevolgd door het Grondwettelijk Hof (zie overweging B.30.3. waarin "in andere zin" verwezen wordt naar het advies van de algemene vergadering van de afdeling wetgeving nr. 61.267/2/AV van 27 juni 2017).

Artikel 66

Dit artikel regelt de inwerkingtreding.

Gelet op de onder het vorig artikel beschreven probleem en de periode van rechtsonzekerheid zo kort mogelijk te houden, dient het besluit onmiddellijk in werking te treden de dag na de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad en niet tien dagen na publicatie in het Belgisch Staatsblad.

Artikel 67

Dit artikel spreekt voor zich.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Zie de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring (VR 2023 1204 DOC.0382/1).

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Zie de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring (VR 2023 1204 DOC.0382/1).

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Zie de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring (VR 2023 1204 DOC.0382/1).

4. VERDER TRAJECT

Dit besluit zal zo snel mogelijk worden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar definitieve goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende 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 te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse minister van MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

Lydia PEETERS

Bijlagen:
- het definitief goed te keuren ontwerp van besluit met bijlagen
- het advies van de MORA
- het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit
- het advies van de Raad van State nr. 73.689/3
- tabel met overzicht taalniveaus uitgegeven door Agentschap Integratie & Inburgering