

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, BUITENLANDS BELEID,
ONROEREND ERFGOED EN DIERENWELZIJN EN VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

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

1. INHOUDELIJK

1 Situering van de nota

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 inwerkingtreding van dit decreet gebeurt door middel van voorliggend uitvoeringsbesluit.

Dit besluit betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer werd een eerste keer principieel goedgekeurd op 26 april 2019
VR 2019 2604 DOC.0616

Specifiek voor dit voorontwerp van besluit formuleerde de MORA een advies op 29 mei 2019. De Vlaamse Toezichtscommissie voor de verwerking van persoonsgegevens formuleerde haar advies op 3 juli 2019. Op de de verschillende vragen en opmerkingen uit beide adviezen wordt hieronder ingegaan.

2 Context en samenvatting van de inhoud

(VR 2019 2604 DOC.0616/1ter en 0616/2bis en 0616/3bis

3 Bespreking van het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) dd. 29 mei 2019

Hieronder nemen we de nummering van het advies over, en geven kort weer hoe wordt omgegaan met de gemaakte opmerkingen.

1.1 Milieukenmerken taxivoertuigen

- Ecoscore: de meerwaarde van de ecoscore t.o.v. de euronorm wordt toegelicht in artikel 1, 7° en hieronder bij de artikelsgewijze bespreking, waarbij wordt uitgelegd dat voor elk voertuig een ecoscore kan berekend worden.
- Vergroening: er wordt 3 maal een ruime overgangperiode voorzien om de drempels bij inwerkingtreding, in 2025 en in 2030 op een bedrijfseconomisch verantwoorde wijze te

kunnen bereiken. Daartoe wordt artikel 30 aangepast. Zero-emissie in 2030 blijft wel de doelstelling.

Ook in artikelen 47 (ceremonieel vervoer) en 51 (OV-taxi's) worden aanpassingen gedaan zodat de minister of zijn gemachtigde voor deze categorieën afwijkingen kan voorzien.

- Gegevensverzameling: de vernieuwde gegevensbank Centaurus wordt zo opgevat dat de voertuiggegevens per vergund voertuig opvraagbaar zullen zijn

1.2 Bestuurderspas

- Taalvereiste: een goede en correcte verbale communicatie met de vervoerde personen is van groot belang voor een kwalitatieve beleving van de rit. Het argument dat de MORA aanhaalt, dat de sector heel wat nieuwkomers aantrekt, is valabel. Daarom wordt de er een termijn voor het behalen van het niveau B1 in artikel 27 verleend tot één jaar na het behalen van de bestuurderspas. Ook in artikel 11 wordt de overeenkomstige bepaling voor de exploitanten aangepast. Aangezien veel bestuurders op zelfstandige basis werken, en dus tegelijk ook exploitant zijn, zou er anders een dubbelzinnige situatie ontstaan. De termijn van één jaar houdt rekening met de tijd die nodig is om na de werkuren ook nog lessen te volgen en examens af te leggen, rekening houdend met de wachtlijsten die bestaan om te kunnen instappen in deze lessen. Op die manier moet ook in de toekomst de drempel voor nieuwkomers laag houden en hen de gelegenheid te geven om in voldoende mate Nederlands te leren.
- Overgangsbepaling: de argumentatie van de MORA om een overgangstermijn te voorzien om de bestuurderspassen aan te vragen en uit te reiken, wordt overgenomen. Deze bepaling is ingeschreven in een nieuw artikel 63.

1.3 Perimeter

- Het huidige Taxibesluit van 18 juli 2003 bepaalt in artikel 36 dat er een perimeter van 100 meter is rond de standplaatsen. Dat gaf tot nu toe geen problemen qua handhaving. Naar aanleiding van het voorafgaand overleg met de sector, gemeentebesturen en politie, werd deze perimeter uitgebreid tot 200 m. Het voorliggende ontwerp van besluit wordt op dit punt bijgevolg niet verder aangepast.

2.1 Minimum- en maximumtarieven

- Het is een beleidskeuze om de hervorming te starten met vrije prijsvorming, en pas later en slechts indien nodig regelgevend tussen te komen.

2.2 Prijsobservatorium

- Een prijsobservatorium is als dusdanig niet opgenomen in dit ontwerp van besluit. Bij de bepaling over de gegevens in artikel 33, wordt een §4 toegevoegd die bepaalt dat er een gegevensanalyse zal gebeuren voor het opvolgen van de gehanteerde tarieven.
- Het prijsobservatorium zal verder worden uitgewerkt met het oog op operationalisering op 1 januari 2020.

2.3 Tarievenkaart

- Er wordt een model van tarievenkaart toegevoegd als bijlage 9.
- De tarieven worden bepaald door de exploitant. Enkel als hij een machtiging verkrijgt in een bepaalde gemeente om gebruik te maken van de standplaatsen, kan die gemeente daaraan ook eigen tarieven koppelen.
- Tarievenkaart op de achterste zijruit is logisch omdat dat de plaats is waar de potentiële klant instapt.
- Vergunning en tarievenkaart zijn niet gekoppeld: de vergunning wordt uitgereikt door de gemeente terwijl de tarieven door de exploitant worden bepaald, behalve bij een machtiging waar de door de gemeente bepaalde tarieven vermeld worden
- Forfaitaire tarieven zijn mogelijk voor bepaalde frequent gevraagde ritten, zoals van een bepaalde gemeente naar een luchthaven of een station.

De teksten worden n.a.v. deze vragen niet aangepast. Er wordt wel een bijlage 6 toegevoegd met een model voor een machtiging.

2.4 Straattaxi's en standplaatstaxi's

- Overgang van standplaats- naar straattaxi:
 - o de regeling voor de standplaatstaxi's geldt enkel wanneer een gemachtigde taxi op een standplaats staat en een rit uitvoert die vanop een standplaats vertrekt. Zodra die rit beëindigd is, is het voertuig straattaxi en kan hij desgewenst via bestelling of via handopsteken een nieuwe klant vervoeren. De machtiging voor de standplaatstaxi valt volledig onder de gemeentelijke autonomie, en kan dus niet verder uitgewerkt worden in dit ontwerp van besluit.
 - o Taxilicht: indien de exploitant dat verkiest, kan het taxilicht verwijderd worden telkens er onder een ander regime wordt gereden, maar met taxilicht rijden als straattaxi is de enige mogelijkheid om ook via handopsteken klanten te vinden
 - o Al dan niet gebruik van de taxameter: vandaag rijden taxi's ook al vaak (onwettig) via app bestelde ritten. De werkwijze verandert in wezen niet, maar wordt gelegaliseerd. De gemeente bepaalt in het geval van standplaatstaxi's de tarieven en die zijn geprogrammeerd in de taxameter. Als de exploitant vervolgens een rit als straattaxi uitvoert, bepaalt hij vrij de tarieven en kan hij de rit uitvoeren op basis van een app.
- Herkenbaarheid:
 - o Zichtbaarheid machtiging: op het model dat als bijlage 6 bij het besluit wordt toegevoegd, wordt vermeld dat de machtigingskaart rechts op de achterraut en op de passagierszetel moet bevestigd worden, net als de taxaart vandaag, maar het behoort tot de bevoegdheid van de gemeente om een bepaling daarover op te leggen
 - o Nummerplaat: vandaag zijn er al herkenbare opgelegde TX- en TL-nummerplaten. Een eventuele wijziging vergt een akkoord met de federale overheid en de andere gewesten. We zien geen reden om het huidige systeem te wijzigen.

3.1 Afstemming OV-taxi's en basisbereikbaarheid

- De MORA vindt dat de OV-taxi te weinig is uitgewerkt en dat het onduidelijk is hoe taxi's zullen ingeschakeld worden in het vervoer op maat.. Deze regelgeving individueel bezoldigd personenvervoer voorziet de mogelijkheid dat taxi-voertuigen worden ingeschakeld voor openbaarvervoerdiensten. Hoe dat concreter zal gebeuren, wordt uitgewerkt in de regelgeving basisbereikbaarheid. Daarnaast wordt er wel een nieuw artikel 50 toegevoegd dat stelt dat enkel voertuigen die vergund zijn als straattaxi kunnen worden ingezet als OV-taxi.
- Inzake de klachtenafhandeling wijst de MORA wel terecht op een dubbelzinnigheid tussen het decreet individueel bezoldigd personenvervoer en het decreet basisbereikbaarheid. Het is de bedoeling dat er ook voor OV-taxi's een tweetrapsklachtenstelsel komt, waarbij de Mobiliteitscentrale in eerste lijn de klachten behandelt, met het klachtenorgaan in de tweede lijn, zoals bij de andere vormen van individueel bezoldigd personenvervoer. Aangezien de Mobiliteitscentrale de OV-taxi's zal contracteren en dus de manier van werken oplegt, is het aangewezen dat zij ook klachten behandelt indien er klachten zijn over de uitvoering van de contractbepalingen.

3.2 Data verzamelen en delen

- Veiligheid en registratie van ritgegevens en dienststaten
 - o De MORA suggereert om het advies van de gegevensbeschermingsautoriteit (GBA) in te winnen omwille van het groot aantal gevoelige en persoonsgebonden

informatie die verzameld wordt. Het advies van de Vlaamse Toezichtscommissie, is bijgevoegd. Het spreekt voor zich dat de ingezamelde gegevens op correcte wijze zullen behandeld en gedeeld worden.

- Centaurusdatabank: digitale invoer van aanvragen wordt voorzien via een portaal naar de databank, evenals de nodige functionaliteiten voor toepassing van de nieuwe regelgeving

3.3 Handhaving

- Via het model van de machtiging zal de naam van de machtigende gemeente duidelijk herkenbaar zijn

3.4 Afstemming andere gewesten

- We zijn op de hoogte van de plannen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om zijn taxiregelgeving te herzien, maar dat proces lijkt het afgelopen jaar wat stilgevallen. Ook het Waals Gewest denkt na over een hervorming. Maar op dit moment zijn die plannen nog niet concreet genoeg om daar rekening mee te houden.
- Mochten er in de toekomst problemen opduiken met grensoverschrijdende dienstverlening, dan zal er een samenwerkingsakkoord moeten worden gesloten om die te remediëren.
- Binnen dit ontwerp van besluit is een samenwerkingsakkoord niet nodig.

Bijlagen

- De technische opmerkingen werden aangepast
- Onduidelijkheden:
 - Beveiligde zending: de gevraagde verduidelijking stond al letterlijk in de definitie in artikel 1, 1°
 - Art. 6 omtrent de afhalingstermijn: dit artikel wordt geschrapt aangezien de norm niet meer bestaat en het bijgevolg onwaarschijnlijk is dat een exploitant een vergunning zal aanvragen (en retributie betalen) zolang hij geen auto heeft
 - Art. 18 (wordt 17): de beide bepalingen zijn verplaatst naar artikel 28, in het onderdeel over de bestuurder; de verwijzingen naar de verschillende punten zijn gecorrigeerd
 - Art. 21 : de indexering van de retributie voor de bestuurderspas is toegevoegd
 - Art. 27 :
 - overstemming tussen ontwerp van besluit en formulier is hersteld
 - de bestuurderspas is de individuele verantwoordelijkheid van de bestuurder, wat niet wegneemt dat een exploitant de kosten op zich kan nemen
 - art. 32 : de tarieven zijn te bepalen door de exploitant, dus ook die voor collectieve taxi's
 - art. 64: de overgangstermijn moet het mogelijk maken dat de gegevens uit de voertuigen correct worden doorgestuurd en opgeslagen. De manier waarop de gegevens zullen worden opgeslagen, moet nog worden uitgewerkt.

4 Bespreking van het advies van Vlaamse Toezichtscommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC) dd. 3 juli 2019

De VTC vraagt in essentie 4 aanpassingen:

- randnr. 8: anonimiseren door de gemeente:
Het is correct dat er bij een gegevensbank waar alle gegevens over de taxisector in worden bijeengebracht, en risico zou kunnen ontstaan op ongewenste verspreiding van persoonsgegevens. Niettemin wordt de gegevensbank zo ontworpen dat deze gegevens enkel te zien zijn door de bevoegde gemeentelijke overheden. Het Vlaamse Gewest heeft als zo danig

geen toegang tot de gegevensbank, en zal enkel rapporten kunnen genereren met cijfergegevens over het aantal afgeleverde, geschorste, ingetrokken vergunningen, machtigingen en bestuurspassen. Dat komt overeen met de gegevens die vandaag, op grond van het rapporteringsbesluit van 12 september 2003, artikel 53, door de gemeenten aan het departement MOW worden bezorgd. Deze gegevens worden gepubliceerd op het internet: www.mobieltvlaanderen.be/jaarboek-ovt

- randnr. 24: Uitbreiding van de gegevens in de gegevensbank
Het is niet de bedoeling om meer gegevens in de gegevensbank te verzamelen dan er zijn opgenomen in artikel 31, §1, van het decreet, aar de verwoording in artikel 55 van het ontwerp van besluit was misleidend en wordt daarom als volgt aangepast: ‘De gegevensbank bevat alle gegevens, vermeld in artikel 31, §1, van het decreet van 29 maart 2019, waaronder alle gegevens, vermeld in de bijlagen die bij dit besluit zijn gevoegd....’. Het gaat ook hier enkel om aantallen vergunningen, machtigingen, weigeringen, ... en dus niet om persoonsgegevens .
- randnr. 25: uitbreiding met ‘aantal exploitanten op de wachtlijst voor een machtiging’ en ‘aantal gevraagde voertuigen’:
De genoemde gegevens zijn geen uitbreiding die een aanpassing van het decreet behoeven, maar louter cijfermatige gegevens die begrepen zijn onder de bepaling in artikel 31, §1, 1^o van het decreet van 29 maart 2019.
- randnr. 28: Voorzien van regels i.v.m. passende waarborgen:
Zoals de VTC voorstelt wordt artikel 55, §2, tweede lid aangevuld met ‘en de passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.’ Dit aspect zal dus verder uitgewerkt worden in het ministerieel besluit over de werking van de gegevensbank.
- randnr. 29: Regels ivm openbaarmaking:
De VTC merkt terecht op dat in het ontwerp BVR geen regels werden uitgewerkt m.b.t. het openbaar maken van de lijst met vergunde exploitanten en ook de wijze van openbaarmaking. De bedoeling is om die gegevens, naar het voorbeeld van b.v. stad Gent vandaag, in tabelvorm te plaatsen op de webpagina binnen www.mobieltvlaanderen.be waar de regelgeving individueel bezoldigd personenvervoer zal te vinden zijn. Er is een nieuw artikel 57 aan het besluit toegevoegd dat stelt dat de lijst maandelijks wordt bijgewerkt.

5 Artikelsgewijze toelichting

Titel 1. 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 van 29 maart 2019 – zullen afwijken in geval van een collectieve rit, wordt in 4^o 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 6^o 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.

In 7° wordt de ecoscore toegelicht, met verduidelijking waarom die wordt gehanteerd i.p.v. de bekendere Euronorm. Het is de bedoeling dat de ecoscore wordt berekend volgens de methode die opgenomen is op de website www.ecoscore.be.

Daarnaast wordt er in 9° 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 de vernieuwde gegevensbank (opvolger van 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

De modellen van de vergunningen en van de vergunnings-, reserve- en vervangingskaarten worden als bijlage bij het besluit gevoegd.

De vergunning vermeldt enkel de identificatiecodes. Bij definitieve vervanging van een voertuig moeten enkel voertuiggegevens bij de code gewijzigd worden in de gegevensbank c.q. aan het loket.

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 de ecoscores die zullen gelden vanaf 2025 of vanaf 2030..

Er wordt bijgevolg maximaal ingezet 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, rechtsvorm, 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, zoals gedefinieerd in artikel 1, nl. per aangetekende brief, door middel van een afgifte tegen ontvangstbewijs 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 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

Wat betreft de beroepsbekwaamheid werd reeds in het voorstel van resolutie van het Vlaams Parlement betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer (stuknr. 301 (2014-2015)) gesuggereerd om onder meer taalvoorwaarden te verankeren.

In dit besluit wordt dan ook een bepaald minimumniveau van kennis van het Nederlands opgelegd, nl. niveau B1 van het Europees Referentiekader voor Talen, het niveau van een "onafhankelijke gebruiker":

Gemeenschappelijk Europees Referentiekader voor Talen (CEFR) - Beschrijvingschema voor zelfbeoordeling

	A1 Basisgebruiker	A2 Basisgebruiker	B1 Onafhankelijke gebruiker	B2 Onafhankelijke gebruiker	C1 Vaardige gebruiker	C2 Vaardige gebruiker	
Begrijpen	 Luisteren Ik kan vertrouwde woorden en basiszinnen begrijpen die mezelf, mijn familie en directe concrete omgeving betreffen, wanneer de mensen langzaam en duidelijk spreken.	Ik kan zinnen en de meest frequente woorden begrijpen die betrekking hebben op gebieden die van direct persoonlijk belang zijn (bijvoorbeeld basisinformatie over mezelf en mijn familie, winkelen, plaatselijke omgeving, werk). Ik kan de belangrijkste punten in korte, duidelijke eenvoudige boodschappen en aankondigingen volgen.	Ik kan de hoofdpunten begrijpen wanneer in duidelijk uitgesproken standaardtaal wordt gesproken over vertrouwde zaken die ik regelmatig tegenkom op mijn werk, school, vrije tijd enz. Ik kan de hoofdpunten van veel radio- of tv-programmas over actuele zaken of over onderwerpen van persoonlijk of beroepsmatig belang begrijpen, wanneer er betrekkelijk langzaam en duidelijk gesproken wordt.	Ik kan een langer betoog en lezingen begrijpen en zelfs complexe redeneringen volgen, wanneer het onderwerp redelijk vertrouwd is. Ik kan de meeste nieuws- en actualiteitenprogramma's op de tv begrijpen. Ik kan het grootste deel van films in standaarddialect begrijpen.	Ik kan een langer betoog begrijpen, zelfs wanneer dit niet duidelijk in direct contact, hetzij via radio of tv, zelfs wanneer in een snel moedertaaltempo gesproken wordt als ik tenminste enige tijd heb om vertrouwd te raken met het accent.	Ik kan lange en complexe feitelijke en literaire teksten begrijpen, en het gebruik van verschillende stijlen waarderen. Ik kan gespecialiseerde artikelen en lange technische instructies begrijpen, zelfs wanneer deze geen betrekking hebben op mijn terrein.	Ik kan moeiteloos gesproken taal begrijpen, in welke vorm dan ook, hetzij in direct contact, hetzij via radio of tv, zelfs wanneer in een snel moedertaaltempo gesproken wordt als ik tenminste enige tijd heb om vertrouwd te raken met het accent.
	 Lezen Ik kan vertrouwde namen, woorden en zeer eenvoudige zinnen begrijpen, bijvoorbeeld in mededelingen, op posters en in catalogi.	Ik kan zeer korte eenvoudige teksten lezen. Ik kan specifieke voorspelbare informatie vinden in eenvoudige, alledaagse teksten zoals advertenties, folders, menu's en dienstregelingen en ik kan korte, eenvoudige, persoonlijke brieven begrijpen.	Ik kan teksten begrijpen die hoofdzakelijk bestaan uit hoogfrequente, alledaagse of aan mijn werk gerelateerde taal. Ik kan de beschrijving van gebeurtenissen, gevoelens en wensen in persoonlijke brieven begrijpen.	Ik kan artikelen en verslagen lezen die betrekking hebben op eigentijdse problemen, waarbij de schrijvers een bepaalde houding of standpunt innemen. Ik kan eigentijds literair proza begrijpen.	Ik kan lange en complexe feitelijke en literaire teksten begrijpen, en het gebruik van verschillende stijlen waarderen. Ik kan gespecialiseerde artikelen en lange technische instructies begrijpen, zelfs wanneer deze geen betrekking hebben op mijn terrein.	Ik kan moeiteloos vrijwel alle vormen van de geschreven taal lezen, inclusief abstracte, structureel of linguïstisch complexe teksten, zoals handreidingen, specialiserende artikelen en literaire werken.	Ik kan moeiteloos gesproken taal begrijpen, in welke vorm dan ook, hetzij in direct contact, hetzij via radio of tv, zelfs wanneer in een snel moedertaaltempo gesproken wordt als ik tenminste enige tijd heb om vertrouwd te raken met het accent.
Spreken	 Interactie Ik kan deelnemen aan een eenvoudig gesprek, wanneer de gesprekspartner bereid is om zaken in een langzamer spreektempo te herhalen of opnieuw te formuleren en mij helpt bij het formulieren van wat ik probeer te zeggen. Ik kan eenvoudige vragen stellen en beantwoorden die een directe behoefte of zeer vertrouwde onderwerpen betreffen.	Ik kan communiceren over eenvoudige en alledaagse taken die een eenvoudige en directe uitwisseling van informatie over vertrouwde onderwerpen en activiteiten betreffen. Ik kan zeer korte sociale gesprekken aan, alhoewel ik gewoonlijk niet voldoende begrip om het gesprek zelfstandig gaande te houden.	Ik kan de meeste situaties aan die zich kunnen voordoen tijdens een reis in een gebied waar de betreffende taal wordt gesproken. Ik kan onvoorbereid deelnemen aan een gesprek over onderwerpen die vertrouwd zijn, of mijn persoonlijke belangstelling hebben of die betrekking hebben op het dagelijks leven (bijvoorbeeld familie, hobby's, werk, reizen en actuele gebeurtenissen).	Ik kan zodanig deelnemen aan een vloeiend en spontaan gesprek, dat normale uitwisseling met moedertaalsprekers redelijk mogelijk is. Ik kan binnen een vertrouwde context actief deelnemen aan een discussie en hierin mijn standpunten uitleggen en ondersteunen.	Ik kan me zelf vloeiend en spontaan uitdrukken zonder merkbaar naar uitdrukking te hoeven zoeken. Ik kan de taal flexibel en effectief gebruiken voor sociale en professionele doeleinden. Ik kan ideeën en meningen met precieze formuleringen en mijn bijdrage vaardig aan die van andere sprekers relateren.	Ik kan zonder moeite deelnemen aan welk gesprek of discussie dan ook en ben zeer vertrouwd met idiomatische uitdrukkingen en spreektaal. Ik kan me zelf vloeiend uitdrukken en de fijne betekenis nuances precies weergeven. Als ik een probleem tegenkom, kan ik mezelf hiertoe en mijn betoog zo herstructureren dat andere mensen het nauwelijks merken.	Ik kan zonder moeite deelnemen aan welk gesprek of discussie dan ook en ben zeer vertrouwd met idiomatische uitdrukkingen en spreektaal. Ik kan me zelf vloeiend uitdrukken en de fijne betekenis nuances precies weergeven. Als ik een probleem tegenkom, kan ik mezelf hiertoe en mijn betoog zo herstructureren dat andere mensen het nauwelijks merken.
	 Productie Ik kan eenvoudige uitdrukkingen en zinnen gebruiken om mijn woonomgeving en de mensen die ik ken, te beschrijven.	Ik kan een reeks uitdrukkingen en zinnen gebruiken om in eenvoudige bewoordingen mijn familie en andere mensen, leefomstandigheden, mijn opleiding en mijn huidige of meest recente baan te beschrijven.	Ik kan uitingen op een simpele manier aan elkaar verbinden, zodat ik ervaringen en gebeurtenissen, mijn dromen, verwachtingen en ambities kan beschrijven. Ik kan in het kort redenen en verklaringen geven voor mijn meningen en plannen. Ik kan een verhaal vertellen, of de plot van een boek of film weergeven en mijn reacties beschrijven.	Ik kan duidelijke, gedetailleerde beschrijvingen presenteren over een breed scala van onderwerpen die betrekking hebben op mijn interessegebied. Ik kan een standpunt over een actueel onderwerp verklaren en de voor- en nadelen van diverse opties uiteenzetten.	Ik kan duidelijke, gedetailleerde beschrijvingen geven over complexe onderwerpen en daarbij subthemas integreren, specifieke standpunten ontwikkelen en het geheel afronden met een passende conclusie.	Ik kan een duidelijke, goedopende beschrijving van redenering presenteren in een stijl die past bij de context en in een doeltreffende logische structuur, zodat de toehoorder in staat is de belangrijke punten op te merken en te onthouden.	Ik kan een duidelijke, goedopende beschrijving van redenering presenteren in een stijl die past bij de context en in een doeltreffende logische structuur, zodat de toehoorder in staat is de belangrijke punten op te merken en te onthouden.
Schrijven	 Schrijven Ik kan een korte, eenvoudige ansichtkaart schrijven, bijvoorbeeld voor het zenden van vakantiegroeten. Ik kan op formulieren persoonlijke details invullen, bijvoorbeeld mijn naam, nationaliteit en adres noteren op een hotelschrijfformulier.	Ik kan korte, eenvoudige notities en boodschappen opschrijven. Ik kan een zeer eenvoudige persoonlijke brief schrijven, bijvoorbeeld om iemand voor iets te bedanken.	Ik kan eenvoudige samenhangende tekst schrijven over onderwerpen die vertrouwd of van persoonlijk belang zijn. Ik kan persoonlijke brieven schrijven waarin ik mijn ervaringen en indrukken beschrijf.	Ik kan een duidelijke, gedetailleerde tekst schrijven over een breed scala van onderwerpen die betrekking hebben op mijn interesses. Ik kan een opstel of verslag schrijven, informatie doorgeven of redenen aanvoeren ter ondersteuning vóór of tegen een specifiek standpunt. Ik kan brieven schrijven waarin ik het persoonlijk belang van gebeurtenissen en ervaringen aangeef.	Ik kan me in duidelijke, goed gestructureerde tekst uitdrukken en daarbij redelijk uitgebreid standpunten uiteenzetten. Ik kan in een brief, een opstel of een verslag schrijven over complexe onderwerpen en daarbij de voor mij belangrijke punten benadrukken. Ik kan schrijven in een stijl die is aangepast aan de lezer die ik in gedachten heb.	Ik kan een duidelijke en vloeiend lopende tekst in een gepaste stijl schrijven. Ik kan complexe brieven, verslagen of artikelen schrijven waarin ik een zaak weergeef in een doeltreffende, logische structuur, zodat de lezer de belangrijke punten kan opmerken en onthouden. Ik kan samenvattingen van en kritieken op professionele of literaire werken schrijven.	Ik kan een duidelijke en vloeiend lopende tekst in een gepaste stijl schrijven. Ik kan complexe brieven, verslagen of artikelen schrijven waarin ik een zaak weergeef in een doeltreffende, logische structuur, zodat de lezer de belangrijke punten kan opmerken en onthouden. Ik kan samenvattingen van en kritieken op professionele of literaire werken schrijven.

Gemeenschappelijk Europees Referentiekader voor Talen (CEFR) © Raad van Europa

Bron: <https://europass.cedefop.europa.eu/>

Een persoon met de kennis van een niveau B1 kan:

- de belangrijkste punten begrijpen uit duidelijke standaardteksten over vertrouwde zaken die regelmatig voorkomen op het werk, op school en in de vrije tijd;
- zich redden in de meeste situaties die kunnen optreden tijdens het reizen in gebieden waar de betreffende taal wordt gesproken;
- een eenvoudige lopende tekst produceren over onderwerpen die vertrouwd of die van persoonlijk belang zijn;
- een beschrijving geven van ervaringen en gebeurtenissen, dromen, verwachtingen en ambities en kan kort redenen en verklaringen geven voor meningen en plannen.

Het vereiste niveau werd afgetoetst met de sector, waaruit ook bleek dat dergelijk niveau noodzakelijk is om kwalitatieve dienstverlening te kunnen aanbieden aan de klant/vervoerde persoon, zonder een disproportioneel hoog niveau te vereisen. Van een exploitant kan immers worden verwacht dat hij bij klachten zijn klanten mondeling en schriftelijk van antwoord kan dienen. Eveneens moet hij contact kunnen hebben met de verschillende bevoegde overheden, in de eerste plaats met de vergunning- en machtigingverlenende gemeentebesturen.

Het is niet de bedoeling dat er taalexamen zullen worden georganiseerd op Vlaams of gemeentelijk niveau. Het vereiste taalniveau kan op verschillende manieren worden aangetoond (bv. getuigschrift of diploma secundair onderwijs Vlaamse Gemeenschap, taaltest Selor, opleidingen gevolgd bij de Huizen van het Nederlands, Sociaal Huis, CVO etc.). De concrete stavingsstukken worden opgesomd in het aanvraagformulier.

Art 43 van het decreet van 29 maart 2019 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 men onder de huidige regelgeving blijven werken waardoor er voor de huidige vergunninghouders ruimte is om indien nodig de taalvereiste machtig te worden.

Als de aanvrager enkel niveau A2 machtig is, kan hij een vergunning bekomen mits wordt aangetoond dat hij binnen de één jaar na aflevering van de vergunning over niveau B1 beschikt. Deze overgangstermijn wordt verlengd en gelijkgeschakeld met die voor de bestuurders. Hoewel een ongelijke termijn te verantwoorden zou zijn omwille van de verschillen tussen het beroep van exploitant en dat van bestuurder, wordt de gelijkschakeling gemotiveerd door het groot aantal eenmansbedrijven dat in de sector actief is, en allicht ook nog zal worden.

Artikel 12

Wat betreft de solvabiliteit, wordt de huidige voorwaarde voor wat het voertuig betreft behouden: de exploitant moet eigenaar zijn van de voertuigen die hij exploiteert of er de beschikking over hebben door een contract van aankoop of 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 bestaande regelgeving mogelijk is, 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 kan er slechts één voertuig als reservevoertuig vergund worden.

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

Momenteel bevatten zowel het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg als het Taxi- en VVB-Besluit van 18 juli 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 intrekkinggronden – 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 van 29 maart 2019, waarin wordt bepaald dat ook bij ontstentenis van enige beslissing binnen de vooropgestelde termijn, beroep kan worden ingesteld.

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 om 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 of de schorsing onmiddellijk door de gemeente in de gegevensbank wordt geregistreerd. 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. Machtiging

Artikel 19

Op vraag van de MORA wordt er een model van gemeentelijke machtigingskaart opgenomen als bijlage bij dit besluit. Op die manier is er uniformiteit tussen de gemeenten en is het voor de handhavende instanties veel duidelijker of het betrokken voertuig over een machtiging beschikt van de betrokken stad of gemeente.

Hoofdstuk 3. 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 34 en volgende van het voorliggende besluit.

Om de aflevering van de eerste bestuurderspassen vlot te laten verlopen, wordt, op suggestie van de MORA, een overgangsperiode van zes maanden ingelast na de inwerkingtreding van het decreet. Dat geeft zowel de bestuurders als de gemeentebesturen de kans om de aanvraag respectievelijk de aflevering correct te laten verlopen. Hiervoor wordt er een overgangsbepaling opgenomen in artikel 63.

Artikel 20

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 21

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 van 29 maart 2019 – wordt in dit artikel vastgesteld op 20 EUR. Dit bedrag wordt ook jaarlijks geïndexeerd .

Artikel 22

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 23

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 24

De bestuurder moet de gemeente actief in kennis stellen van een aantal feiten. Zo kan het gaan om een wijziging van zijn woonplaats, maar ook om feiten op basis waarvan er niet langer wordt voldaan aan de voorwaarden voor de uitreiking van de bestuurderspas (strafrechtelijke veroordeling of intrekking van het rijbewijs met geldige medische keuring of van 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. Bij verhuis binnen de gemeente moet er geen nieuwe bestuurderspas worden aangevraagd.

Afdeling 2. Voorwaarden

Artikel 25

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. De Raad van State, afdeling administratie, heeft dit ondertussen herhaaldelijk bevestigd onder meer door middel van het arrest nr. 244.095 van 2 april 2019. 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 26

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 27

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 het vereiste niveau B1 – zoals dat ook aan de exploitant wordt opgelegd – verwacht van de bestuurder. Indien de bestuurder enkel niveau A2 machtig is, kan hij een bestuurderspas bekomen mits hij binnen de één jaar na aflevering van de bestuurderspas aantoont dat hij over niveau B1 beschikt.

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. De bestuurders die met de betrokken voertuigen rijden, moeten in dat geval over de nodige kennis beschikken om met personen met een beperkte mobiliteit om te gaan. Het bewijs dat de bestuurder over de nodige kennis beschikt 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 28

Een aantal redenen tot schorsing of intrekking van de bestuurderspas hebben te maken met de voorwaarden voor de afgifte ervan. Daarnaast zijn er een aantal bepalingen overgenomen die waren opgenomen in het Taxi- en VVBbesluit van 18 juli 2003. Een bijkomende reden die wordt 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 29

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 van 29 maart 2019, 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 is de bedoeling dat de gemeente de intrekking of de schorsing onmiddellijk registreert in de gegevensbank zodat ook andere gemeentebesturen daarvan kennis kunnen nemen zodat de betrokken bestuurder niet onmiddellijk bij een andere gemeente kan proberen een bestuurderspas aan te vragen.

Hoofdstuk 4. Exploitatie

Afdeling 1. Straattaxi

Onderafdeling 1. Het voertuig

Artikel 30

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 zullen in 2021 enkel nog zero-emissie taxi's toegelaten worden, in Londen moeten vanaf 2018 alle nieuwe taxi's zero-emissie 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. Met dit project willen de initiatiefnemers in 2020 10% e-taxi's bekomen in de Vlaamse taxivloot (180 e-taxi's). Via een traject met koplopersteden worden de belangrijkste drempels in kaart gebracht en worden stimulansen gezocht. In Antwerpen werden vanaf 2018 enkel nieuwe vergunningen uitgereikt aan taxi's op alternatieve brandstoffen, Gent streeft naar 20 volledig elektrische taxi's in 2020.

Tot nu toe werden geen milieucriteria voor taxi's opgenomen in de Vlaamse taxiregelgeving. De herziening van de regelgeving 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 het wagenpark 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. Als overgangsmaatregel is hierop een tijdelijke uitzondering voorzien voor bestaande taxi's die zijn ingeschreven voor de

inwerkingtreding van het besluit. Op langere termijn zetten we resoluut de stap richting zero-emissie vervoer. De voordelen van zero-emissie vervoer 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, 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.

Er wordt in een ruime overgangstermijn voorzien. Alle vandaag vergunde voertuigen kunnen ook onder de nieuwe regelgeving vergund worden. Exploitanten worden aangemoedigd om bij aankoop van nieuwe voertuigen (vervanging of uitbreiding) te kiezen voor voertuigen met een zo hoog mogelijke ecoscore. Zo zal op 1 januari 2025 elk voertuig voor individueel bezoldigd personenvervoer in Vlaanderen minstens beantwoorden aan een minimale ecoscore van 71 voor voertuigen met 5 zitplaatsen, , van 66 voor voertuigen tot 7 zitplaatsen en van 56 voor minibussen.

Vanaf 2025 wordt een drempel van 74 ingesteld voor voertuigen met 5 zitplaatsen, 66 voor voertuigen met maximaal 7 zitplaatsen en 61 voor minibussen. Ook hier geldt weer een overgangstermijn, waarbij de voorheen vergunde voertuigen vergund kunnen blijven tot 2030, wanneer alle voertuigen zero-emissie zijn.

Vandaag voldoen benzine hybridevoertuigen, CNG voertuigen en elektrische voertuigen al aan de ecoscore 74 en tegen 2025 zullen er nog meer voertuigen aan voldoen. De ecoscore neemt ongeveer 1 punt per jaar toe. Er werd hierbij rekening gehouden met de nieuwe testcyclus (WLTP) waarbij de CO₂ hoger en dus de ecoscore lager ligt. De drempelwaarden zijn dus realistisch.

Merk	Model	Brandstof	Type	cc	kW	WLTP	
						CO ₂	Ecoscore
KIA	NIRO	EV	Break	-	?	-	86
NISSAN	LEAF	EV	Hatchback	-	85	-	83
NISSAN	EVALIA – 5p	EV	MPV	-	80	-	79
PEUGEOT	PARTNER	EV	MPV	-	?	-	79
OPEL	ASTRA	CNG	Break	1399	81	127	77
TOYOTA	PRIUS	BNZ HYBR	Hatchback	1798	72	101	76
HYUNDAI	IONIQ	BNZ HYBR	Hatchback	1580	77	103	75
TOYOTA	AURIS	BNZ HYBR	Break	1798	73	112	74
VOLKSWAGEN	CADDY – 5p	CNG	MPV	1395	81	143	73
FORD	FOCUS	BNZ	Break	999	74	129	71
FORD	MONDEO	BNZ HYBR	Sedan	1999	103	127	71
SKODA	OCTAVIA	BNZ	Sedan	999	85	122	71
SEAT	LEON	BNZ	Break	999	85	127	71

Tabel 2. Voorbeeldvoertuigen voor taxi's voor 5 zitplaatsen met Ecoscore WLTP ≥ 71.

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 voorgesteld van 62 voor bestaande voertuigen en van 66 voor nieuwe voertuigen. Door het bestaande aanbod aan voertuigen met een ecoscore (NEDC) van hoger dan 62 lijkt dit realistisch (zie hieronder). De huidige populaire dieselwagens zullen nog kunnen worden ingezet. Wat de nieuwe voertuigen betreft worden de facto de huidige dieselvoertuigen uitgesloten maar zullen huidige zuinige benzinevoertuigen en alternatieven (hybride benzine, PHEV, EV en CNG) wel kunnen worden aangekocht. Vanaf 2025 wordt de drempelwaarde verhoogd naar 71. Deze drempel valt samen met de laagste ecoscore van alternatieve voertuigen in het aanbod van 2019, rekening houdend met de nieuwe WLTP-testcyclus. Tegen 2025 zal het aanbod al uitgebreider zijn.

Merk	Model	Versie	NEDC1.0		WLTP	
			CO2	Ecoscore	CO2	Ecoscore
BMW	SERIE-2	1995 cc 100 kW	117	63		
		1496 cc 85 kW			134	61
CITROEN	GRAND C4 PICASSO	1560 cc 85 kW	106	65		
		1499 cc 96 kW			134	61
DACIA	LODGY	1461 cc 66 kW	103	65		
		1461 cc 70 kW			135	61
FORD	S-MAX	1997 cc 110 kW	129	62		
		1995 cc 110 kW			160	58
FORD	TOURNEO CONNECT	1499 cc 88 kW	119	63		
		1499 cc 88 kW			161	58
NISSAN	NV200	1461 cc 81 kW	94	66		
		-			-	-
OPEL	ZAFIRA TOURER	1598 cc 88 kW	119	63		
		1598 cc 88 kW			154	59
RENAULT	GRAND KANGOO	1461 cc 81 kW	119	63		
		-			-	-
RENAULT	GRAND SCENIC	1461 cc 81 kW	104	65		
		1750 cc 88 kW			146	60
TOYOTA	VERSO	1598 cc 82 kW	119	63		
		-			-	-
VOLKSWAGEN	CADDY	1968 cc 110 kW	129	62		
		1968 cc 75 kW			155	59
VOLKSWAGEN	SHARAN	1968 cc 110 kW	130	62		
		1968 cc 110 kW			166	58
VOLKSWAGEN	TOURAN	1598 cc 85 kW	110	64		
		1598 cc 85 kW			146	60

- Voor minibussen wordt een minimale ecoscore van 56 voorgesteld, zowel voor bestaande als voor nieuwe voertuigen omdat het aanbod aan benzinevoertuigen en alternatieve brandstoffen zo goed als onbestaande is op dit moment. Vanaf 2025 wordt de drempel op 61 gelegd. Het aanbod aan alternatieven kan tegen dan al sterk zijn uitgebreid maar gezien de onzekerheid hierover wordt de lat momenteel nog niet te hoog gelegd.

Voor bepaalde voertuigen die enkel voor ceremonieel vervoer worden ingezet of werden omgebouwd voor rolstoelvervoer, kan de minister of zijn gemachtigde nog andere emissienormen bepalen.

Als de ecoscore van een voertuig niet kan worden teruggevonden in de voertuigdatabank van de website www.ecoscore.be, moet de ecoscore berekend worden met de rekenmodule die opgenomen is op die website. Hierbij moeten de waarden in verband met de emissies en het verbruik ingevuld worden zoals die vermeld staan op het Certificaat van Conformiteit (COC). Als bepaalde emissiegegevens ontbreken op het COC, moeten de limietwaarden van de betreffende Euronorm van het voertuig worden ingevuld.

Artikel 31

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.

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, 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 31, §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.

Een model van tarievenkaart wordt als bijlage 9 bij dit besluit gevoegd.

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 bepaalt de wijze waarop de gegevens worden beveiligd en bewaard en kan aanvullende bepalingen opleggen.

De correcte registratie van deze gegevens is onder meer van belang voor de opvolging van de prijzen. Die mogen vrij gekozen worden door de exploitanten, maar moeten wel correct worden meegedeeld aan de klanten. Via de analyse van deze geregistreeerde prijsgegevens kan de minister nagaan of er noodzaak zou bestaan om gebruik te maken van de mogelijkheid uit

artikel 23, § 2, van het decreet van 29 maart 2019 om minimum- en maximumtarieven op te leggen.

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. Een groot aantal gegevens worden nu ook al gevraagd op basis van het Taxi- en VVBbesluit van 18 juli 2003.

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 (in vergelijking met het Taxi- en VVBbesluit van 18 juli 2003) 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. Op basis van het Taxi- en VVBbesluit van 18 juli 2013 is dat nu 100 meter. 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. De bestuurder mag in welbepaalde gevallen de klanten weigeren of een voorschot vragen.

Artikel 40

In dit besluit worden tevens een aantal rechten, verplichtingen en verboden opgenomen voor de bestuurder, die geïnspireerd zijn op de huidige bepalingen in het Taxi- en VVB-besluit van 18 juli 2003. 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 de 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.

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 uitsluitend worden ingezet voor ceremonieel vervoer, kan de minister of zijn gemachtigde op vlak van emissienormen evenwel in een uitzondering voorzien. Bij ceremonieel vervoer wordt immers vaak gebruik gemaakt van old timers of voertuigen die onmogelijk kunnen voldoen aan de vooropgestelde normen.

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 (in vergelijking met het Taxi- en VVBbesluit) 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

Aangezien de MORA aanstuurde op meer duidelijkheid omtrent de OV-taxi, wordt uitdrukkelijk bepaald dat enkel voertuigen die vergund zijn als straattaxi kunnen worden ingezet als OV-taxi. Uiteraard kunnen ook standplaatstaxi's worden ingezet nu ook deze eerst moeten vergund zijn als straattaxi.

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.

Ook hier heeft de minister de mogelijkheid om afwijkende emissienormen op te leggen voor de minibussen die ingezet worden voor aangepast vervoer. Omwille van de hoge kostprijs en de tijd die nodig is om deze voertuigen geschikt te maken voor het vervoer van een of meerdere personen in een rolstoel, blijven deze voertuigen langer in dienst dan gewone voertuigen voor individueel bezoldigd personenvervoer.

Hoofdstuk 5. 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 gemeenten, 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.

Deze samenstelling werd afgestemd op het advies van de MORA bij het decreet van 29 maart 2019.

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, 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.

De nieuwe gegevensbank die wordt opgebouwd, kan de volledige gegevensstroom van aanvraag tot rapportering digitaal laten verlopen, al blijft werken met papieren aanvragen ook mogelijk indien de aanvrager (of de gemeente) dat zou verkiezen. Al de documenten die als bijlagen bij dit besluit zijn gevoegd, worden omgezet in digitale procedures. De aanvragende exploitant of bestuurder zal via een portaal toegang krijgen tot het gewenste formulier, zijn documenten er kunnen opladen en dat veilig bij de gemeente bezorgen. De gemeente kan op zijn beurt alle gegevens digitaal controleren. Het afleveren van de kaarten (vergunningen, machtigingen) en bestuurspassen blijft wel fysiek omwille van de nodige herkenbaarheid en controleerbaarheid op het terrein.

Tot slot verwerkt de gegevensbank ook alle gegevens over aanvragen, aflevering, weigering of schorsing in statistieken, zodat in één beweging voldaan is aan de rapporteringsverplichtingen die nu nog worden opgelegd door het besluit van 12 september 2003.

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 Vlaamse Gewest.

Artikel 57

Naar aanleiding van de opmerking van de VTC wordt er ook uitvoering gegeven aan artikel 31, §5, van het decreet van 29 maart 2019, namelijk de lijst van vergunde exploitanten en de vergunningsgegevens wordt maandelijks bijgewerkt.

Titel 3. 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 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 4. Slotbepalingen

Artikel 62

Het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder wordt opgeheven.

Artikel 63

Om de aflevering van de eerste bestuurderspassen vlot te laten verlopen, wordt, op suggestie van de MORA, een overgangsperiode van zes maanden ingelast na de inwerkingtreding van het decreet. Dat geeft zowel de bestuurders als de gemeentebesturen de kans om de aanvraag

respectievelijk de aflevering correct te laten verlopen.

Artikel 64

Voor wat betreft de overdracht van de gegevens zal een overgangperiode gelden tot 1 juli 2020. Deze overgangstermijn moet het mogelijk maken dat de gegevens uit de voertuigen correct worden doorgestuurd en opgeslagen. De manier waarop de gegevens zullen worden opgeslagen, moet nog worden uitgewerkt.

Artikel 65

De bepalingen van het decreet en het voorliggende besluit treden in werking op 1 januari 2020. Artikel 42 van het decreet van 29 maart 2019 bepaalt immers dat 1 januari 2020 de uiterste datum is waarop het decreet moet in werking treden. Om niet in een juridisch vacuüm terecht te komen is het noodzakelijk dat de uitvoeringsbepalingen tegelijk in werking treden.

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

Hiervoor wordt verwezen naar VR 2019 2604 DOC.0616/1TER

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 21 maart 2019

Het akkoord van de minister, bevoegd voor begroting werd verleend op 24 april 2019

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Hiervoor wordt verwezen naar VR 2019 2604 DOC.0616/1TER

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

Hiervoor wordt verwezen naar VR 2019 2604 DOC.0616/1TER

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het bijgaande ontwerp van besluit werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2019/162 van 4 april 2019.

De opmaak van een RIA is niet vereist gelet op de beperkte juridische vrijheidsgraad die het decreet van 29 maart 2019 nog biedt zodat er voor voorliggend besluit nog weinig of geen vrije beleidsruimte meer bestaat.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer;
- 2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Buitenlandse Zaken, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn en viceminister-president van de Vlaamse Regering te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemde adviezen geen aanleiding geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principiële goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Buitenlandse Zaken, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn en viceminister-president van de Vlaamse Regering

Ben Weyts

Bijlagen:

- het principiële goed te keuren ontwerp van besluit en 11 bijlagen;
- het advies van de MORA
- het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie