

Het voorliggend ontwerp van decreet betreffende het "individueel bezoldigd personenvervoer" actualiseert de huidige regelgeving inzake taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (VVB), zoals vervat in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, en heft de betrokken artikelen op.

Het voorliggend ontwerp van decreet beoogt het ongeregeld vervoer met voertuigen geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen, de bestuurder inbegrepen, te regelen door middel van een regelgevend kader dat enkel nog op deze diensten betrekking heeft.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

A. Algemene toelichting

1. Samenvatting

Het voorliggend ontwerp van decreet betreffende het "individueel bezoldigd personenvervoer" beoogt de huidige regelgeving inzake taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (VVB) te actualiseren en te moderniseren. Meer bepaald heft het artikel 2, 4°-5°, artikel 3, 1° en 3°, artikelen 25-52, artikel 63, §1, 5°-10°, artikel 70, 17°-19° en artikelen 73-77 van het Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg op.

Met de modernisering wordt het evenwicht nagestreefd tussen innovatie en flexibiliteit enerzijds en kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact van de diensten, anderzijds. Het ontwerp heeft daarnaast, waar mogelijk, een technologieneutraal karakter.

De gemeenten blijven bevoegd voor de afgifte van de vergunningen, die geldig zijn voor het grondgebied van het hele Vlaamse Gewest. Er wordt een opdeling gemaakt tussen straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en openbaar vervoer-taxi (OV-taxi). Met één enkele vergunning inzake diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, wordt het mogelijk om elk van de voormelde diensten aan te bieden, zolang wordt voldaan aan de desbetreffende exploitatievoorwaarden. Voor standplaatstaxi's is een bijkomende machtiging vereist.

Met het oog op een grotere exploitatievrijheid, wordt de bestaande generieke maximumnorm van één voertuig per 1.000 inwoners verlaten. In het ontwerp wordt een vrije tarifiering vooropgesteld, waardoor vraag en aanbod naar een natuurlijk evenwicht kunnen evolueren. Ten aanzien van standplaatstaxi's beschikken gemeenten evenwel nog steeds over de kans om het aantal voertuigen te beperken en eventueel lokale klemtonen te leggen. Er wordt ook bijkomend ingezet op controle en handhaving, door onder meer de mogelijkheid te scheppen tot de onmiddellijke inning van bedragen bij inbreuken. De klachtenbehandeling tot slot, wordt gecentraliseerd.

Naar analogie met het huidige Besluit van 18 juli 2003 van de Vlaamse Regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, zal dit ontwerp van decreet eveneens uitvoering krijgen door middel van een besluit van de Vlaamse Regering. Concreet vergen de artikelen 2, 4 tot en met 6, 8, 9, 16 tot en met 18, 21, 22, 24 tot en met 28 en 33 van het ontwerp van decreet nog verdere uitvoering.

2. Probleemstelling

De organisatie van het individueel bezoldigd personenvervoer wordt vandaag hoofdzakelijk gereguleerd door gewestelijke regelgeving. Voor het Vlaamse Gewest maakt het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg (Decreet Personenvervoer) met betrekking tot de bezoldigde vervoersdiensten een onderscheid tussen een geregelde en een ongeregelde dienstverlening, waarbij die laatste verricht wordt met voertuigen voor het vervoer van ten hoogste negen personen, de bestuurder inbegrepen.

Binnen het ongeregelde vervoer wordt vervolgens de opdeling gemaakt tussen taxivervoer en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (VVB). Het besluit van 18 juli 2003 van de Vlaamse Regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (Taxi- en VVB-Besluit), geeft verdere uitwerking aan het decreet. De reglementering werd opgesteld om de exploitatie van taxidiensten en VVB-diensten te onderwerpen aan een minimumaantal regels met het oog op het aanbieden van een veilige en transparante dienstverlening.

Hoewel de huidige regelgeving een duidelijk onderscheid maakt tussen taxidiensten en VVB-diensten, waarbij deze laatste oorspronkelijk was opgevat als de restcategorie van vervoerdiensten die met kleine voertuigen worden uitgevoerd, wordt de opdeling in de praktijk niet zo strikt toegepast. Op 31 december 2016, telde Vlaanderen 3.180 vergunde VVB-voertuigen, tegenover 2.071 vergunde taxivoertuigen. Bepaalde vervoerders maken, hoewel ze volgens de letter van de wet taxidiensten uitvoeren, immers gebruik van het meer flexibele vergunningstelsel voor VVB-diensten. Andere vervoerders beschikken dan weer over zowel een taxivergunning als een VVB-vergunning.

Het aantal vergunde voertuigen is in bepaalde regio's ook beduidend hoger dan in andere. Het bezoldigd ongeregeld personenvervoer heeft in Vlaanderen bijgevolg nog veel groeipotentieel. Het fenomeen van het dalende wagenbezit bij jongere generaties, maakt dat hun afhankelijkheid van alternatieve vormen van vervoer zal toenemen. In grootstedelijke context zijn deze alternatieven reeds goed uitgebouwd en kan de taxisector deze toenemende vraag mee helpen opvangen. Daarnaast biedt ook het perspectief van de inschakeling van het taxivervoer in het concept van de basisbereikbaarheid nieuwe mogelijkheden voor het individueel personenvervoer in heel Vlaanderen.

Net zoals andere sectoren is ook de sector van het personenvervoer volop in beweging. Nieuwe innovatieve vervoersconcepten krijgen in de praktijk vorm. Wereldwijd stellen we een snelle opkomst vast van verschillende innovatieve toepassingen waarbij vaak een digitaal netwerk of app gebruikt wordt om vervoerders en eindgebruikers met elkaar in verbinding te stellen, en zo het nodige transport te regelen.

Nieuwe spelers, zoals Uber, CarASAP, Djump en Curb, staan klaar om een deel van deze extra vraag naar meer individueel personenvervoer en vervoer op maat, zij het vanuit een vaak andere bedrijfslogica, mee in te vullen. Vanuit hun andere kijk op mobiliteit en een meer innovatieve benadering – zoals bijvoorbeeld door middel van de app Taxi.eu – willen ze een antwoord bieden op een bepaalde maatschappelijke vraag, die naar eigen zeggen complementair is aan de vraag die vandaag reeds beantwoord wordt door de reguliere sector.

Toch bestaat de vrees dat de veiligheid van het cliënteel niet gewaarborgd is, dat er onvoldoende zekerheid is over de staat van het voertuig, de opleiding van de bestuurders en de mate waarin het voertuig en zijn inzittenden verzekerd zijn. Er zijn bovendien bedenkingen bij de transparantie inzake fiscaliteit en het respecteren van de sociale wetgeving en de privacywetgeving. Nochtans is een gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening belangrijk, ook in de vervoerssector.

Advocaat-generaal Szpunar van het Hof van Justitie van de Europese Unie benadrukte in zijn conclusie in zaak C-434/15, dat – hoewel het elektronische platform Uber weliswaar een innovatief concept is – het desondanks behoort tot de vervoerssector. Dit impliceert dat Uber zich dient te schikken naar de geldende regelgeving ten aanzien van taxiplatformen en -centrales. Chauffeurs die in opdracht rijden van Uber dienen te beschikken over de volgens het nationale recht vereiste vergunningen en licenties. Om die reden werden reeds vergunningen door gemeenten geweigerd of zelfs ingetrokken. Het Hof van Justitie trad het standpunt van advocaat-generaal Szpunar ondertussen bij.

Toch zijn nieuwe innovatieve ontwikkelingen een logische en positieve ontwikkeling en bijgevolg een opportuniteit voor de taxisector en de sector van het verhuur van voertuigen met bestuurder. Innovatie kan namelijk een aantal belangrijke voordelen met zich meebrengen voor de klant, onder meer op het vlak van transparantie, toegankelijkheid en klantvriendelijkheid. Desalniettemin dient de veiligheid van de passagiers, door garanties naar exploitant, bestuurder en voertuig toe in te bouwen, te worden gewaarborgd.

Ook voor de exploitant biedt innovatie voordelen. Enerzijds kunnen vraag en aanbod beter op elkaar aansluiten, waardoor de vervoerders hun diensten meer kostenefficiënt kunnen uitvoeren. Doordat het voor gebruikers anderzijds eenvoudiger en aantrekkelijker wordt om een dergelijke vervoersdienst te bestellen voor zijn of haar verplaatsingen, zal de vraag verder toenemen.

3. Doelstelling en politieke context

In haar resolutie zoals goedgekeurd in de plenaire vergadering van 17 juni 2015, vroeg het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering de taxiregelgeving te actualiseren en te moderniseren.¹

In navolging van de voormelde resolutie kondigde de minister in zijn beleidsbrief 2015-2016 aan werk te willen maken van een hervorming van de Vlaamse taxiregelgeving. Dit voornemen werd opnieuw uitgesproken in de beleidsbrief 2016-2017. Hierin werd gesteld dat de geplande hervorming van de wetgeving onder meer tot doel heeft om: de taxi als meer aantrekkelijk en toegankelijk vervoersmiddel op de kaart te zetten; mee te stappen in het verhaal van vernieuwing zonder daarbij elementen zoals kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact uit het oog te verliezen; naar een nieuw evenwicht te gaan waarbij zowel de huidige taxisector als nieuwe vervoersconcepten kansen krijgen binnen eenzelfde wettelijk kader.

De conceptnota betreffende de hervorming van de taxiregelgeving die op 24 maart 2017 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd,² bouwde verder op deze doelstellingen, en benadrukte dat taxivervoer in eerste instantie een volwaardige plaats moet innemen in het Vlaamse vervoersmodel. Een streven naar een hoger taxigebruk of gedeeld wagengebruik strookt ook met een streven naar een meer duurzame mobiliteit.

Met de modernisering wordt daarnaast het evenwicht tussen innovatie en flexibiliteit enerzijds en normering anderzijds beoogt. Vernieuwing moet worden geïntegreerd in de regelgeving, zonder daarbij elementen zoals kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact uit het oog te verliezen. De nieuwe regelgeving heeft waar mogelijk

¹ Voorstel van resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer, stuknr. 301 (2014-2015).

² VR 2017 2403 DOC.0279/1BIS.

een technologie-neutraal karakter en er wordt tevens van de gelegenheid gebruik gemaakt om de historisch gegroeide overdreven regellast in te perken.

De verschillende betrokken belanghebbenden werden in de aanloop naar het ontwerp van decreet meermaals geconsulteerd en hun suggesties en bekommernissen werden in de mate van het mogelijke meegenomen, opdat dit een zo breed mogelijk draagvlak zou hebben. De huidige "klassieke" taxi- en VVB-sector wordt het perspectief geboden dat ze ook in de toekomst hun dienstverlening kunnen verderzetten, waarbij zij evenwel worden gestimuleerd om een meer innovatieve bedrijfsvoering na te streven. De nieuwe vervoersconcepten inzake het bezoldigde personenvervoer moeten zich daarnaast inschakelen in het hetzelfde regelgevende kader. Om tegemoet te komen aan de bezorgdheden van de gemeenten en de vakorganisaties, wordt tot slot het kader inzake controle en handhaving uitgebreid.

4. Omschrijving van de regeling en de motieven

Voorliggend ontwerp van decreet bouwt verder op de conceptnota en stelt voor om de nieuwe Vlaamse regelgeving inzake het individueel bezoldigd personenvervoer op te bouwen rond onderstaande uitgangspunten:

- "- We streven een gelijk speelveld na voor vergelijkbare dienstverlening.
- De kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid van de dienstverlening, in het belang van de klant, staan voorop.
- De capaciteit van taxi's wordt optimaal benut.
- Lokale besturen blijven in de mogelijkheid de taxisector te reguleren.
- Het nieuwe kader laat ruimte voor een mogelijke, toekomstige inschakeling van het taxivervoer in het vervoersconcept van de basisbereikbaarheid."

4.1. Gelijk speelveld voor vergelijkbare dienstverlening

Vandaag maakt de Vlaamse regelgeving ten aanzien van het individueel bezoldigd personenvervoer een onderscheid tussen het taxivervoer en VVB-diensten. Deze indeling is niet zo zeer gelinkt aan de aard van de dienstverlening, doch wel aan de wijze waarop de dienst wordt aangeboden aan de klant en de duur van de gesloten overeenkomst. Zo kan een VVB-voertuig volgens de huidige wettelijke bepalingen pas ingezet worden wanneer de rit op voorhand schriftelijk wordt besteld en wanneer er sprake is van een minimale dienstverlening van drie uur. In de andere gevallen wordt momenteel gesproken van taxidiensten.

In de praktijk is het onderscheid tussen beide categorieën evenwel minder scherp. Zo bieden VVB-bestuurders in de feiten vaak ook ritten met een duur van minder dan drie uur en dus taxidiensten aan, waardoor een *level playing field* tussen verschillende aanbieders vandaag *de facto* niet gegarandeerd is.

Om hierop een antwoord te bieden en vanuit een streven naar een eenvoudige en eenvormige regelgeving, wordt één geïntegreerd kader voorgesteld voor alle "diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer". Deze overkoepelende term wordt ook gehanteerd om de desbetreffende diensten te benoemen. Het betreft enkel bezoldigd personenvervoer, met name het vervoer van personen waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de eigenlijke vervoersonkosten.

Concreet wordt er door de gemeente waar een exploitatiezetel van de kandidaat-exploitant gevestigd is – na een onderzoek van de exploitatievoorwaarden – een vergunning afgegeven voor het exploiteren van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer. Hoewel er in de regelgeving 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. Om een standplaatstaxi te exploiteren in een bepaalde gemeente, is evenwel – naast de afgeleverde vergunning – nog een bijkomende machtiging nodig van die bepaalde gemeente op wiens grondgebied de standplaats zich bevindt.

Dit biedt een maximale flexibiliteit aan de exploitant, aangezien er geen nieuwe vergunning moet worden aangevraagd telkenmale de exploitant zou beslissen het voertuig op een welbepaalde manier ter beschikking te stellen aan het publiek.

Het wordt aldus perfect mogelijk dat een standplaatstaxi – nadat een klant instapte aan een standplaats aan het station – na de desbetreffende rit een klant oppikt op straat na handopsteking, en dit met één en dezelfde vergunning. Een voertuig dat tijdens weekends wordt ingezet voor ceremonieel vervoer, zoals een huwelijk, kan tijdens de week fungeren als OV-taxi die wordt ingeschakeld door de Mobiliteitscentrale.

Van alle exploitanten van individueel bezoldigd personenvervoer wordt uiteraard verwacht dat de exploitatievoorwaarden van de desbetreffende categorie van terbeschikkingstelling worden gerespecteerd. Een resultaatgerichte handhaving helpt de naleving ervan bewaken. De regelgeving creëert de mogelijkheid om het toezicht niet enkel te laten uitoefenen door de politiediensten, maar tevens door personen aangewezen door de Vlaamse Regering. Zowel de politiediensten als de door de Vlaamse Regering aangewezen personen kunnen zowel overgaan tot een controle ter plaatse van het voertuig en de bestuurder, als tot een controle van de exploitant.

Als gevolg van een gebrek aan mensen en middelen bij de politie en de parketten worden inbreuken momenteel vaak niet vastgesteld of, als ze wel worden vastgesteld, geseponeerd en *de facto* niet vervolgd. Om hieraan te remediëren wordt voor bepaalde inbreuken op de regelgeving, een onmiddellijke inning mogelijk.

4.2. Kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid van de dienstverlening in het belang van de klant

In een streven naar een vereenvoudiging van regelgeving wordt op het vlak van exploitatievoorwaarden maximaal naar een gemeenschappelijk normenkader gegaan voor het individueel bezoldigd personenvervoer, zowel op het niveau van de exploitant, van het voertuig, als van de bestuurder. 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.

Waar de exploitatievoorwaarden vandaag eerder summier zijn beschreven in de Vlaamse regelgeving en daardoor vaak noodgedwongen verankerd worden in gemeentelijke reglementen, wordt met een meer concrete uitwerking in een Vlaams kader de uniformiteit hieromtrent over heel Vlaanderen beter bewaakt. Dergelijke uniformiteit is ook het logische gevolg van het feit dat de vergunning – ook al wordt deze uitgereikt door de gemeenten – geldig is op het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest.

De exploitatievoorwaarden kunnen echter wel verschillen al naar gelang de categorie van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer die worden verricht. Indien nodig, laat de opdeling tussen straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en OV-taxi toe om, met aandacht voor het gelijk speelveld tussen de verschillende categorieën, een zekere differentiatie in te bouwen ten aanzien van onder meer het minimale uitrustingsniveau van voertuigen en de wijze van contractsluiting. Zo zou het niet opportuun zijn om een ceremoniewagen te verplichten een taxilicht te dragen. Een speciale nummerplaat is daarentegen wel voor alle voertuigen nuttig, als herkenningsteken met het oog op een efficiënte controle. Er wordt gewaakt over de proportionaliteit van de exploitatievoorwaarden in relatie tot het bereiken van bepaalde doelstellingen. Daarnaast

willen we overdreven regellast vermijden. De differentiatie inzake exploitatievoorwaarden wordt overgelaten aan de Vlaamse Regering.

Voor wat betreft het verlenen van de machtiging voor standplaatstaxi's, die slechts geldig is voor het grondgebied van de gemeente die de machtiging verleende, kan de gemeente bovendien bijkomende voorwaarden opleggen in een gemeentelijk reglement. Dit kan gaan van een bepaald verplicht herkenningsteken, tot bepaalde kennisvereisten gesteld aan bestuurders. Voor de OV-taxi's is het de Mobiliteitscentrale die desgevallend bijkomende voorwaarden kan opleggen, bijvoorbeeld binnen het kader zoals bepaald door de vervoerregioraad.

Vandaag wordt de hoogte van de taxitarieven bepaald bij beslissing van de gemeenteraad of het college van burgemeester en schepenen. In de nieuwe regelgeving geldt een vrije tarifiering waardoor vraag en aanbod naar een natuurlijk evenwicht evolueren en de dienstverlening steeds aan een marktconforme prijs wordt verricht zoals bepaald in de economische wetgeving. Als na evaluatie zou blijken dat dit niet voldoende zou zijn, kunnen minimumtarieven in het uitvoeringsbesluit worden ingeschreven, die kunnen verschillen naargelang het gaat om een straattaxi, een standplaatstaxi, ceremonieel vervoer of een OV-taxi. Het ontwerp van decreet laat hiertoe de nodige ruimte.

De OESO merkt op dat in landen met vrije tarifiering voor taxi's, de wachttijden doorgaans korter zijn (o.m. door het stijgend aantal taxi's) en de prijzen lager, wat leidt tot meer klanttevredenheid. Teneinde marktimperfecties op te vangen (bv. monopolies), raadt de OESO echter wel een zekere vorm van prijsregulering aan. Dergelijke prijsregulering hoeft niet noodzakelijkerwijze te bestaan uit maximumtarieven, maar het kan ook gaan om "zachtere" vormen van regulering, zoals de tariefopbouw en -structuur (bijvoorbeeld via de taxameter) en transparantie (bijvoorbeeld voorafgaand aan de rit het eindbedrag kennen), waarbij wordt gedifferentieerd tussen de opstap-, aanhoud- en bestelmarkt. Teneinde misbruiken in Zweden – waar vrije tarifiering geldt – op te vangen, werd in 2015 bijvoorbeeld de bepaling ingevoerd in de wetgeving dat wanneer de rit meer kost dan een bepaald bedrag (ongeveer 56 EUR), het volledige eindbedrag op voorhand moet gekend zijn.

In deze wijziging wordt er voor geopteerd dat de klant voorafgaand aan de aanvang van de rit de door de aanbieder gehanteerde tarieven moet kennen of dat er voorafgaand een vorm van (digitaal) contract is. Dit kan door uithangen van tarieven, voorafgaand een tariefafpraak via email, (digitaal) contract of een app die aan de door de Vlaamse regering gestelde voorwaarden voldoet.

De klant verdient een goede bescherming. De exploitant maakt dan ook kenbaar op welke wijze klachten over het verrichten van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer door hem worden behandeld, daar hij het eerstelijns klachtenbehandelingskanaal is. De kennisgeving gebeurt niet enkel in het voertuig zelf of na afloop van de rit. Dit kan ook bij bestelling zijn, aangezien er voldoende informatie beschikbaar moet zijn om een klacht in te dienen als het voertuig niet komt opdagen. Daarnaast wordt ook voorzien in een klachtenorgaan als tweedelijns klachtenbehandelingskanaal. Het voordeel is dat meldingen op die manier worden gecentraliseerd, vooraleer deze desgevallend door te verwijzen (bijvoorbeeld naar de politie met het oog op bestraffing of naar de gemeente met het oog op het intrekken of schorsen van de vergunning) of zelf te behandelen. In dat laatste geval bespreekt het klachtenorgaan de klacht en geeft het, als dat nodig is, formele aanbevelingen om verdere klachten in de toekomst te voorkomen. De aanbevelingen worden schriftelijk aan de betrokken exploitant overgemaakt. Het klachtenorgaan brengt tevens de klant op de hoogte van de aanbevelingen die werden gegeven naar aanleiding van zijn klacht.

Ten behoeve van de gemeenten, wordt er een centrale gegevensbank ter beschikking gesteld. Wanneer een taxivergunning of VVB-vergunning wordt aangevraagd, dan is het de bedoeling dat de gemeente die de vergunningsaanvraag behandelt, alle noodzakelijke

gegevens in de databank invult, zoals de naam van de exploitant, het aantal vergunde voertuigen, de duurtijd van de vergunning, enz. De databank is een handig werkinstrument voor het administratieve beheer door de gemeenten. Daarnaast kan ook aan de exploitanten een beperkte toegang tot de databank worden toegekend met het oog op het beheer van specifieke data. De databank is hiermee bruikbaar als informatie- en communicatieplatform om de bepalingen in de regelgeving te kunnen handhaven, niet enkel op administratief en politieel vlak, maar ook voor wat betreft de sociale, fiscale en arbeidsinspectie. Ook de communicatie tussen gemeenten onderling wordt via de gegevensbank gefaciliteerd. Zeker nu de voertuigen kunnen opereren op het grondgebied van andere gemeenten dan die van de vergunningverlenende gemeente, is dergelijke communicatie noodzakelijk met het oog op een efficiënte handhaving. Zo dienen diegenen die kunnen optreden ook toegang te hebben tot deze databank. Daarnaast kan de provinciegouverneur, als beroepsinstantie voor de weigeringsbeslissingen van vergunningen en de schorsing of intrekking van vergunningen, ook toegang krijgen tot dit platform. Nieuw is dat – naar analogie met wat nu reeds gebeurt voor de vergunde voertuigen in het Waalse Gewest – de lijst met vergunde exploitanten openbaar zal worden gemaakt.

Naast de gegevens – bestemd voor statistische doeleinden – betreffende de exploitatie die de gemeenten haar moet verstrekken, kan de Vlaamse Regering nu ook bepalen dewelke de sector zelf dient mee te delen, onder meer met het oog op het stimuleren van multimodaal personenvervoer zoals het tot stand brengen van één ticket- en tariefsysteem over verschillende modi.

4.3. Optimale benutting van de capaciteit van de voertuigen

Op basis van de nieuwe regelgeving hebben de straattaxi's de mogelijkheid om klanten op te pikken, zowel op privaat als op publiek domein. Dit kan dan na voorafgaandelijke bestelling of (digitale) schriftelijke overeenkomst, maar evenzeer na handopsteking op openbaar domein. De vergunning voor het exploiteren van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, is geldig voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest, onder meer met het oog op het faciliteren van vervoer van en naar (inter)nationale vervoersknopen zoals luchthavens, stationsomgevingen of P+R's. Hierdoor wordt het voor voertuigen mogelijk gemaakt om in regio's waar de vorige klant naar toe werd gebracht, op zoek te gaan naar nieuwe klanten en wordt vermeden dat vele kilometers noodgedwongen worden afgelegd met een leeg voertuig.

Het gebruik van standplaatsen wordt daarentegen een exclusief voorrecht voor standplaatstaxi's die hiervoor de expliciete machtiging hebben ontvangen van de betrokken gemeente. De Vlaamse Regering zal in dat kader een perimeter instellen rondom de standplaatsen, of zelfs rondom bepaalde belangrijke attractiepolen zoals de nationale luchthaven. Binnen deze perimeter zouden straattaxi's geen klanten kunnen oppikken, tenzij het voertuig op voorhand werd besteld.

Vanuit de doelstelling om voertuigen optimaal in te schakelen, kunnen diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, tevens collectieve ritten uitvoeren. De terbeschikkingstelling van het voertuig aan het publiek heeft in dat geval betrekking op elk van de plaatsen van het voertuig en niet op het voertuig zelf.

4.4. Lokale besturen blijven in de mogelijkheid de sector te reguleren

De lokale besturen hebben vandaag een grote sturende rol in de wijze waarop het taxivervoer wordt georganiseerd. Ook in het nieuwe kader wordt deze rol behouden, maar wordt voorzien in een aantal bijstellingen die het de gemeenten eenvoudiger moet maken deze taken op te nemen.

Gemeenten bewaken vooreerst de kwaliteitsvolle toegang tot de markt door de noodzakelijke vergunningen te verlenen. De vergunningsaanvraag wordt ingediend in de

gemeente in het Vlaamse Gewest waar de kandidaat-vergunninghouder over een exploitatiezetel beschikt. Wanneer de werkgever een exploitatiezetel in het Nederlands taalgebied heeft, moet het Nederlands worden gebruikt voor de sociale betrekkingen tussen de werkgever en de werknemers, en ook voor de wettelijk voorgeschreven akten en bescheiden van de ondernemingen.

Exploitanten van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer zullen daarbij onderhevig zijn aan het betalen van een jaarlijkse retributie per vergund voertuig in de gemeente waar de exploitatiezetel is gevestigd. De hoogte van deze retributie wordt in heel Vlaanderen gelijkgeschakeld.

Teneinde een grotere exploitatievrijheid voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer mogelijk te maken, wordt de bestaande generieke maximumnorm van één voertuig per 1.000 inwoners verlaten. Vergunningsaanvragen worden getoetst aan de exploitatievoorwaarden die in gewestelijke regelgeving zijn opgenomen. Ten aanzien van standplaatstaxi's kan de gemeente een gemeentelijk reglement uitwerken met de procedure voor het aanvragen van de machtiging. De gemeente kan het aantal machtigingen beperken, bijkomende exploitatievoorwaarden opleggen en indien gemotiveerd zelfs de tarieven bepalen. Standplaatsen zijn immers gelinkt aan belangrijke publieke plaatsen, waardoor ze een belangrijk uithangbord zijn van de gemeente. Zeker vanuit deze overweging moeten gemeenten de kans blijven krijgen om eventueel lokale klemtonen te kunnen leggen.

4.5. Ruimte voor een mogelijke, toekomstige inschakeling van het individueel bezoldigd personenvervoer in het vervoersconcept van de basisbereikbaarheid

Aan exploitanten met een vergunning voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, zal in de toekomst ook ruimte geboden worden om zich als OV-taxi via de Mobiliteitscentrale – aangesteld door de Vlaamse Regering – in te schakelen in het openbaar vervoer en meer specifiek binnen het vervoer op maat. De conceptnota aan de Vlaamse Regering betreffende de stand van zaken inzake Basisbereikbaarheid beschrijft vervoer op maat als de vervoerslaag die inspeelt op specifieke individuele vragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen omwille van doelgroep, locatie of tijdstip, of tot collectief aangeboden vervoer georganiseerd door zowel publieke als private actoren. De voorwaarden waarbinnen OV-taxi's opereren zullen worden toegepast door de Mobiliteitscentrale, bijvoorbeeld op vraag van de vervoerregioraad. De decretale basis hiervoor wordt geconcretiseerd bij de opmaak van het decreet basisbereikbaarheid.³

5. Uitvoeringsbesluit

Naar analogie met het huidige Taxi- en VVB-Besluit, zal het ontwerp van decreet eveneens uitvoering krijgen door middel van één of meerdere uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse Regering.

Concreet zal hierin vooreerst praktische uitwerking worden gegeven aan de procedure voor de aanvraag van de vergunning bij de gemeente, waaronder bijvoorbeeld de termijn voor de uitreiking van de vergunning.

In het besluit zullen tevens de procedures worden opgenomen voor stopzetting van een vergunning en voor de intrekking of schorsing van de vergunning door de gemeente. Ook de redenen die aan de grondslag liggen van een mogelijke intrekking of schorsing worden bepaald door de Vlaamse Regering. De beroepsprocedure voor weigeringsbeslissingen of beslissingen tot intrekking en schorsing blijft zoals nu behouden bij de provinciegouverneur, waarbij in het besluit wordt uiteengezet hoe deze precies verloopt.

³ VR 2017 2710 DOC.1072/1BIS.

Ook de exploitatievoorwaarden zullen worden uitgewerkt in het besluit. Gelet op het feit dat de vergunning in de toekomst geldig zal zijn voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest, is het de bedoeling dat zij uitvoeriger worden opgenomen dan nu het geval is.

De exploitatievoorwaarden kunnen per categorie – namelijk straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en OV-taxi – verschillen en zullen telkens in verhouding staan tot de doelstellingen van de regulering (kwaliteit, betaalbaarheid, veiligheid). Zoals aangegeven in het ontwerp van decreet, hebben de voorwaarden betrekking op de exploitant, de bestuurder, het voertuig, de dienst en de ritten en de dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen.

Aangezien het ontwerp van decreet vrije tarifiering voorziet – waarbij evenwel minimumtarieven kunnen worden opgelegd – is een lichte vorm van regulering aangewezen. Deze regulering spitst zich toe op de transparantie van de tarieven, waarvan de wijze zal worden bepaald in het besluit. Voor de klant is het bijvoorbeeld belangrijk om vóór aanvang van de rit een indicatie te hebben van het te verwachten eindbedrag.

De conceptnota benadrukt het belang van technologie-neutraliteit en de toegang tot de markt van nieuwe spelers. In het besluit zal worden opgenomen welke apparatuur wordt vereist. Alternatieven voor de “klassieke” taxameter dienen evenwel van een evenwaardig niveau te zijn, met het oog op een correcte dienstverlening 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, de koppeling ervan met andere gegevensbanken en de toegang tot de gegevensbank worden daarom verder uitgewerkt in het besluit. Om de handhaving te bevorderen, zal het besluit ook concreet de lijst van inbreuken bepalen op de bepalingen van het decreet of het besluit en de daaraan gekoppelde onmiddellijk te innen som.

Tot slot zal het besluit tevens de nadere werking van het klachtenorgaan vastleggen.

B. Toelichting bij de artikelen

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

Ingevolge de bijzondere wetten van 8 augustus 1988 en 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen houdende wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 (BWHI), en in het bijzonder artikel 6, § 1, X, 8^o, werd het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder geregionaliseerd. Het voorliggend ontwerp van decreet, betreft de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer, een overkoepelende term voor de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder waarvan sprake in het BWHI. Gelet op het oneigenlijk gebruik van de vergunningen voor diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder en de evolutie naar één enkele vergunning, is het namelijk opportuun om niet langer gebruik te maken van twee onderscheiden termen. De lading die wordt gedekt blijft evenwel dezelfde.

Momenteel beschikken de gewesten enkel over toegewezen bevoegdheden. Het residu van de bevoegdheid berust bij de federale overheid zolang artikel 35 van de Grondwet op basis waarvan de residuaire bevoegdheden aan de gemeenschappen en gewesten kunnen toegekend worden, niet in werking is gesteld bij een bijzondere meerderheidswet. Uit de memorie van toelichting bij artikel 6, § 1, X, 8^o BWHI blijkt wel dat deze toegewezen bevoegdheid een ruime beheersbevoegdheid inhoudt. Zij kadert in de filosofie van de

bijzondere wet om de bevoegdheden van de gewesten uit te breiden en hen homogene bevoegdheidspakketten toe te kennen.

Door de Bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de Zesde Staatshervorming, werd bovendien 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.

Artikel 2

In 2° wordt verduidelijkt wat onder bezoldigd personenvervoer moet worden verstaan, met name het vervoer van personen waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de vervoersonkosten. Vervoersonkosten zijn bijvoorbeeld de brandvloeistof en de verzekeringspolis. Vrijwilligersvervoer, waarbij enkel in een vergoeding van de vervoerontkosten wordt voorzien, valt met andere woorden buiten het toepassingsgebied van dit decreet. Het vastleggen van de vervoersonkosten wordt overgelaten aan de Vlaamse Regering.

De diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden in 3° gedefinieerd als de bezoldigde vervoerdiensten van personen door middel van voertuigen met bestuurder die aan een aantal eisen voldoen. Deze eisen zijn grotendeels dezelfde als diegene vervat in het Decreet Personenvervoer. Ook collectieve ritten worden gevat door de definitie, aangezien de terbeschikkingstelling van het voertuig niet enkel betrekking kan hebben op het voertuig zelf, maar tevens op elk van de plaatsen ervan. Dergelijke diensten maken het mogelijk om tijdens de uitvoering van een rit bijkomende klanten op te pikken. Er worden evenwel verschillende categorieën van terbeschikkingstelling van het voertuig aan het publiek onderscheiden.

De straattaxi is de ruimste categorie en omvat zowel de instap- als de bestelmarkt. In een straattaxi kan worden ingestapt op straat (bijvoorbeeld na handopsteking), maar het voertuig kan tevens worden besteld. Een standplaatstaxi daarentegen wordt – zoals de naam reeds aangeeft – ter beschikking gesteld op een standplaats, waar er kan worden ingestapt.

Bij ceremonieel vervoer wordt het voertuig ter beschikking gesteld van het publiek voor ceremonies. Zonder een exhaustieve opsomming te willen geven, kunnen volgende voorbeelden aangehaald worden: de voertuigen die gebruikt worden bij trouwfeesten of de voertuigen die de lijkwagen volgen bij een begrafenis. Noch zakenvervoer, noch luchthavenvervoer vallen bijgevolg onder deze definitie. Het is de bedoeling om bij uitvoeringsbesluit, dat gemakkelijker kan worden aangepast in functie van de nieuwe maatschappelijke evoluties, deze categorie klaar en duidelijk af te bakenen. Immers, deze welomlijnde en beperkte categorie van het ceremonieel vervoer mag geen categorie worden waaronder ook andere vervoerdiensten zouden worden begrepen dan diegene die worden beoogd, zoals nu het geval is met de VVB's. Voor ceremonieel vervoer werd er daarom bewust voor gekozen om de definiëring niet vast te knopen aan de waarde of de kenmerken van het voertuig, zoals bijvoorbeeld in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest momenteel gebeurt.

Het begrip "openbaar nut van de dienst" werd reeds verduidelijkt bij het aannemen van artikel 4 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten en daar wordt volledig naar verwezen. Samengevat impliceert dit begrip dat de wetgevende en uitvoerende instanties de mogelijkheden voor een voldoende kwalitatief aanbod van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer moeten scheppen, desgevallend door middel van regulering. De maatschappelijke doelstelling is dat deze dienst een zekere bijdrage levert aan het openbaar vervoer en de mobiliteit, en dus een openbare nutsfunctie heeft.

In 6° en 4° wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de vergunning voor de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, enerzijds, en de machtiging om te stationeren op een standplaats, anderzijds.

Artikel 3

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 4

Het niet-dringend liggend ziekenvervoer wordt uitgesloten van het toepassingsgebied van het ontwerp van decreet, aangezien de kwaliteits- en veiligheidsnormen betreffende deze diensten reeds vervat zitten in het decreet van 30 april 2004 betreffende het niet-dringend liggend ziekenvervoer.

Hoewel de diensten voor niet-dringend, zittend ziekenvervoer niet expliciet worden uitgesloten van het toepassingsgebied, zal dit *de facto* voor bepaalde situaties wel het geval zijn, aangezien het toepassingsgebied van het ontwerp van decreet zich beperkt tot bezoldigd personenvervoer. Conform artikel 2, 2° van het ontwerp van decreet, wordt onder bezoldigd personenvervoer enkel het vervoer van personen verstaan waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de vervoersonkosten.

Hoofdstuk 2. Diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer

Afdeling 1. Vergunning

Artikel 5

Het door het Decreet Personenvervoer gemaakte onderscheid tussen een vergunning voor taxidiensten en een vergunning voor VVB's, verdwijnt. De exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer blijft evenwel onderworpen aan een voorafgaande vergunning.

Een vergunning is vereist wanneer de exploitatie van de dienst gebeurt van op de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats die zich op het grondgebied van het Vlaamse Gewest bevindt.

De tweede paragraaf van dit artikel bepaalt dat de vergunning wordt afgegeven door de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder zijn exploitatiezetel heeft. In het arrest nr. 85/2008 van 27 mei 2008 oordeelde het Grondwettelijk Hof dat het door de Vlaamse decreetgever gehanteerde criterium, namelijk "exploitatiezetel", een relevant aanknopingspunt is, dat het mogelijk maakt de geregelde aangelegenheid uitsluitend binnen de territoriale bevoegdheids sfeer van het Vlaamse Gewest te lokaliseren. Het stelsel van exclusieve territoriale bevoegdheidsverdeling verzet zich er namelijk tegen dat een gewestelijke overheid eenzijdig bepalingen vaststelt die betrekking hebben op de uitoefening op het grondgebied van een gewest van activiteiten van diensten die worden geëxploiteerd vanuit plaatsen die buiten het grondgebied van dat gewest zijn gelegen.

Er werd voor geopteerd om de afgifte van de vergunningen te behouden op gemeentelijk niveau, aangezien de bestaande gemeentelijke administratieve diensten hiervoor reeds

efficiënt ingericht zijn. Op basis van de door hen ontwikkelde knowhow zijn zij namelijk het best in staat om vergunningsaanvragen te behandelen. Door de vergunningverlenende gemeente kan er per exploitant slechts één vergunning afgeven.

Enkel houders van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer met een exploitatiezetel binnen het Vlaamse Gewest, kunnen hun diensten in het Vlaamse Gewest leveren. In de derde paragraaf wordt evenwel toegevoegd dat de Vlaamse Regering de voorwaarden kan bepalen waaronder een vergunning, afgeleverd door een ander gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Artikel 6

Overeenkomstig artikel 5 wordt de vergunning afgegeven door de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder zijn exploitatiezetel heeft. Wanneer een kandidaat-exploitant over meerdere exploitatiezetels beschikt, dan is de gemeente waar men de eerste keer de vergunningsaanvraag indient bevoegd.

Conform de tweede paragraaf, wordt wel het aantal voertuigen vermeld op de vergunning – en in voorkomend geval het aantal reservevoertuigen – doch niet de desbetreffende categorie van terbeschikkingstelling. In tegenstelling tot het Decreet Personenvervoer, vermeldt de vergunning niet of er gebruik zal worden gemaakt van standplaatsen op de openbare weg. Het gebruik van standplaatsen maakt, conform artikel 10 van het ontwerp, namelijk het onderwerp uit van een afzonderlijke machtiging.

Het wordt aan de Vlaamse Regering overgelaten om de vorm van en de vermeldingen op de vergunning vast te leggen.

Artikel 7

Het is wenselijk om voor het verlenen van een vergunning voor individueel bezoldigd personenvervoer, de fiscale bevoegdheid van de betrokken gemeenten in te perken. Bijgevolg is het noodzakelijk om beroep te doen op de impliciete bevoegdheden bedoeld in artikel 10 BWHI.

Dit betreft geen inbreuk op de gemeentelijke autonomie aangezien dit past in de impliciete bevoegdheden in artikel 10 BWHI⁴. Hiervoor moeten volgende drie voorwaarden vervuld zijn:

- de maatregel kan als noodzakelijk worden beschouwd voor de uitoefening van de bevoegdheden van het gewest,
- de aangelegenheid leent zich tot een gedifferentieerde regeling (in de verschillende gewesten), en
- de weerslag op de bevoegdheidsuitoefening door de principieel bevoegde overheid (per hypothese de federale overheid) is slechts marginaal.

Aan de bovenvermelde drie vereisten wordt op de volgende manier voldaan.

Ten eerste leent de aangelegenheid zich tot een gedifferentieerde regeling. De regeling van het Vlaamse Gewest aangaande een retributie die door de gemeenten gelegen in het Vlaamse gewest geïnd zal worden, heeft geen impact op de gemeenten van de twee andere gewesten.

Ten tweede is de weerslag op de bevoegdheidsuitoefening van de federale overheid marginaal. De federale regels inzake beperkingen op gemeentelijke fiscale autonomie, zijn zeer ad hoc beschreven per belasting. Er is geen algemeen federaal kader inzake

⁴ Art. 10. De decreten kunnen rechtsbepalingen bevatten in aangelegenheden waarvoor de Raden niet bevoegd zijn, voor zover die bepalingen (noodzakelijk) zijn voor de uitoefening van hun bevoegdheid.

gemeentelijke fiscale autonomie, en de federale regeling leent zich bijgevolg ook tot een gedifferentieerde regeling.

Ten derde is de maatregel noodzakelijk voor de uitoefening van de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest. Het nieuwe decreet moet leiden tot een gelijk speelveld wat niet het geval zou zijn indien één gemeente het invult als belasting en de ander als retributie. Gezien het afwijkende karakter tussen een gemeentelijke heffing als retributie of belasting heeft dit een impact op de aftrekbaarheid in de Vennootschapsbelasting.

In haar advies van 4 juli 2000 nr. 29.982/3 bij het Decreet Personenvervoer oordeelde de Raad van State dat het vermijden van "shopping" door kandidaat-exploitanten voldoende verantwoording biedt voor het beroep op impliciete bevoegdheden en dat bijgevolg aan de toepassingsvoorwaarden van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voldaan was.

Exploitanten van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer zullen onderhevig zijn aan het betalen van een jaarlijkse retributie per vergunning en per vergund voertuig in de gemeente waar de exploitatiezetel is gevestigd. De hoogte van deze retributie wordt in heel Vlaanderen gelijkgeschakeld en bedraagt 350 euro per vergund voertuig per jaar. Het voorgestelde retributietarief staat in relatie tot de kost van de administratieve afhandeling van de vergunningsaanvraag en stemt overeen met de indexatie van het tarief van 250 euro, zoals bepaald in het decreet Personenvervoer en zoals vandaag toegepast als maximale belasting voor de taxivoertuigen die geen gebruik maken van standplaatsen en als forfaitaire belasting bij de verhuur van voertuigen met bestuurder. Als stimulans naar een vergroening en verduurzaming van het wagenpark kan de retributie naar beneden gedifferentieerd worden tot minimaal 250 euro op basis van de parameters emissie en de verhouding tussen batterijcapaciteit en totaal gewicht van het voertuig. Een jaarlijkse indexering aan het indexcijfer van de consumptieprijs is voorzien.

Gemeenten beschikken ten gevolge van de bepaling in artikel 7 van het ontwerp van decreet niet langer over de bevoegdheid om bijkomende heffingen op te leggen, aangezien zulks noodzakelijk is om forum shopping te vermijden (gecombineerde toepassing van artikel 170 §4, lid 2 Grondwet – noodzakelijke reden waarom lokale autonomie wordt ingeperkt en artikel 10 BWHI – noodzakelijke reden waarom het gewest bevoegdheid om lokale autonomie op fiscaal vlak te beperken nodig zou hebben).

Aangezien het de bedoeling is dat de retributie voor diensten van individueel bezoldigd personenvervoer met bestuurder overal wordt ingesteld als een forfaitair bedrag, eventueel gedifferentieerd volgens het type voertuig, is het noodzakelijk dat in het decreet ook regels worden opgenomen die bepalen wanneer en in welke mate de retributie verschuldigd is.

In het tegenovergestelde geval zouden de exploitanten weer kunnen gaan "shoppen" en hun exploitatiezetel vestigen in de voor hen meest voordelige gemeente.

Op basis van dit artikel, zullen de retributies voor de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer eisbaar zijn, zonder dat de gemeenten daarvoor nog een retributiereglement moeten uitvaardigen.

Artikel 8

De duur van de vergunning blijft in de eerste paragraaf van dit artikel behouden op vijf jaar.

De tweede paragraaf bepaalt dat de vergunning persoonlijk en onoverdraagbaar is. Er wordt slechts één uitzondering voorzien op deze regel. Mits de voorafgaande toelating van het bevoegde college mag de echtgeno(o)t(e) of de duurzaam samenwonende partner of mogen bloed- of aanverwanten tot de tweede graad bij overlijden of permanente

arbeidsongeschiktheid van de vergunninghouder, onder dezelfde voorwaarden de exploitatie van de dienst voortzetten tot het einde van de in de vergunning gestelde termijn. Met duurzaam samenwonende partner, wordt zowel de wettelijk samenwonende partner bedoeld, als diegene die feitelijk duurzaam samenwoont.

De uitzonderingsgronden dienen beperkt te zijn, teneinde een handel in vergunningen te vermijden. De wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten voorzag namelijk diverse uitzonderingen op het principe van onoverdraagbaarheid, die in het verleden hebben geleid tot een ware handel in vergunningen. Speculatieve overdrachten van vergunningen kunnen schadelijk zijn omdat ze geen betrekking hebben op een actieve onderneming maar enkel op een administratieve vergunning, waarbij deze ondernemingen in vele gevallen onbetaalde schuldeisers achterlaten terwijl de prijs van de overdracht over het algemeen op de zwarte markt verhandeld wordt. Om aan deze ongezonde situatie een einde te maken koppelde het Decreet Personenvervoer reeds strikte voorwaarden aan het overdragen van een vergunning. Deze werden nu nog verder ingeperkt, aangezien het aantal vergunningen voor het Vlaamse grondgebied niet langer wordt begrensd tot één voertuig per 1.000 inwoners. Enkel omwille van welbepaalde sociale omstandigheden wordt daarom nog een uitzondering voorzien.

De (on)overdraagbaarheid van de vergunning moet uiteraard onderscheiden worden van de (on)overdraagbaarheid van de rechtspersoon zelf. In dit verband kan verwezen worden naar de overdrachtsmechanismen vervat in de toepasselijke federale regelgeving.

Artikel 9

Momenteel bevatten zowel het Decreet Personenvervoer als het Taxi- en VVB-Besluit een aantal gronden voor intrekking of schorsing van de vergunning. Met het oog op het inperken van overdreven regellast en transparante regelgeving, wordt de Vlaamse Regering belast met het bepalen van de zowel de redenen tot intrekking of schorsing, alsook de procedure. Op die manier worden alle gronden in één enkel instrument gebundeld. Een reden tot schorsing of intrekking van de vergunning zou bijvoorbeeld kunnen zijn: het veroorzaken van overlastsituaties. 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. Om diezelfde reden zou de Vlaamse Regering ook kunnen bepalen dat de bestuurderspas, waarvan sprake in paragraaf 2 van artikel 16, kan worden geschorst of ingetrokken.

De beslissing tot schorsing of intrekking dient in elk geval genomen te worden door het bevoegde college bij een met redenen omklede beslissing.

Artikel 10

Tegen de op basis van deze afdeling genomen weigeringsbeslissingen en de beslissingen houdende de intrekking of de schorsing van een vergunning, kan beroep worden ingesteld bij de provinciegouverneur. Dit is ook onder het Decreet Personenvervoer reeds het geval.

De procedureregels van het artikel zijn voornamelijk gebaseerd op de huidige regeling en zijn nog verder uit te werken door de Vlaamse Regering.

Afdeling 2. Machtiging

Artikel 11

Enkel exploitanten die reeds beschikken over een vergunning, kunnen ook een machtiging voor een standplaats aanvragen. De aanvraag gebeurt niet bij de gemeente die de vergunning verstrekke, maar bij de gemeente op wiens grondgebied de standplaatsen gelegen zijn.

Voor wat betreft de afgifte, de vorm en de voorwaarden van de machtiging, wordt een maximale vrijheid geboden aan de gemeenten. Zij kunnen dit namelijk vastleggen in een gemeentelijk reglement.

Artikel 12

De gemeente kan het aantal machtigingen voor standplaatsen op de openbare weg op haar grondgebied beperken. Dit voorkomt dat er zogenaamde gevreesde "taxioorlogen" zouden ontstaan, ten gevolge van het feit dat er te veel voertuigen zijn voor het aantal beschikbare plaatsen.

De wegbeheerder (gemeente of Vlaamse Gewest) moet bovendien zorgen voor voldoende en geschikte standplaatsen op de gemeente- en gewestwegen, in verhouding tot het aantal machtigingen.

De Vlaamse Regering wordt conform artikel 17, § 2, 7° van het ontwerp belast met het uitwerken van de vereisten inzake dienstverlening tegenover de klanten en de vervoerde personen en zal in dat kader – zoals in de huidige regelgeving reeds het geval is – een perimeter instellen rondom de standplaatsen, of zelfs rondom bepaalde belangrijke attractiepolen zoals de nationale luchthaven. Binnen deze perimeter, zouden straattaxi's geen klanten kunnen oppikken (behoudens wanneer het voertuig op voorhand werd besteld) teneinde overlastsituaties en conflicten te voorkomen.

Artikel 13

In tegenstelling tot wat betreft de vergunningen, staat het de gemeenten vrij om voor de afgifte van de machtigingen te voorzien in een retributie en/of jaarlijkse belasting en hiervan tevens de hoogte te bepalen.

Artikel 14

Hoewel de gemeente zelf de duur van de machtiging kan vaststellen, kan de duur ervan nooit de duur van de vergunning overstijgen. Immers, enkel vergunninghouders kunnen beschikken over een machtiging.

De gemeente kan zelf bepalen in welke situaties de machtiging overdraagbaar is. Gelet op het feit dat het aantal machtigingen kan worden beperkt, kan een machtiging namelijk als belangrijk actief worden beschouwd voor de houder ervan en zou de gemeente het opportuun kunnen achten om flexibeler te zijn voor wat betreft de overdraagbaarheid ervan.

Artikel 15

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 16

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Afdeling 3. Exploitatie

Artikel 17

De vergunning wordt pas verstrekt, wanneer voldaan is aan de exploitatievoorwaarden zoals bepaald door de Vlaamse Regering. In dit artikel worden de verschillende aspecten opgesomd waarop de exploitatievoorwaarden betrekking kunnen hebben, die kunnen verschillen al naar gelang de categorie van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer die worden verricht. Door de Bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de Zesde Staatshervorming, werd bovendien in artikel 6, §1, VI, 6° BWHI toegevoegd dat de bevoegd zijn voor de vestigingsvoorwaarden, wat tot gevolg heeft dat

de gewesten ook bevoegd zijn voor de toegang tot het beroep van bestuurder van een voertuig voor individueel bezoldigd personenvervoer.

Aan de voertuigen kunnen onder meer vereisten worden gesteld inzake milieuvriendelijkheid, zoals bijvoorbeeld een welbepaalde emissienorm.

Op vlak van apparatuur, is het de bedoeling dat in de toekomst ook andere technologieën dan de klassieke taxameter zouden kunnen worden ingeschakeld. Richtlijn 2014/32/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van meetinstrumenten stelt regels aan meetinstrumenten, waaronder taxameters. De optionaliteitsclausule in artikel 3 impliceert dat lidstaten gebruik kunnen maken van hun recht om te besluiten of zij al dan niet het gebruik voorschrijven van de meetinstrumenten die onder deze richtlijn vallen.

Als een overheid ervoor kiest de taxameter aan te wijzen als gereguleerd instrument – wat in België gebeurde in federale regelgeving, zoals het koninklijk besluit van 13 juni 2006 betreffende meetinstrumenten en het koninklijk besluit van 28 september 2010 betreffende de installatie en de delegatie van de herijkverrichtingen van de taxameters – en daarmee het gebruik van een taxameter voor te schrijven, dan dient de meter te voldoen aan de Europese eisen zoals gesteld in de voormelde richtlijn. Andere evenwaardige initiatieven – te denken valt aan apparatuur waarin bepaalde gegevens beveiligd kunnen worden opgeslagen – zijn eveneens een optie. Dergelijke apparatuur zal evenwel geen meetinstrument zijn in de zin van Richtlijn 2014/32/EU.

Bepaalde gegevens moeten steeds kunnen worden gegenereerd voor de klant of vervoerde persoon (vervoerbewijs), evenals voor de inspectiediensten (dienststaat, controlerapport). Bovendien moeten de gegevens ook op een beveiligde manier worden geregistreerd, opgeslagen en geraadpleegd. Artikel 20 van het huidige Taxi- en VVB-Besluit bepaalt reeds dat "beveiligd" betekent dat de integriteit, de oorsprong en het niet-weerlegbare karakter ervan gewaarborgd zijn.

Een ander aspect is de dienstverlening tegenover de klant of de vervoerde persoon. De klant is immers niet noodzakelijkerwijze de vervoerde persoon. Als een bedrijf bijvoorbeeld een voertuig besteld om een personeelslid te vervoeren, dan zal het bedrijf de klant zijn. De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om de dienstverlening en de daaraan te stellen vereisten tegenover de klanten, alsook tegenover de vervoerde personen, vast te stellen.

Artikel 18

De eerste paragraaf bepaalt dat de vergunning slechts wordt afgegeven aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon die hetzij eigenaar is van het of de voertuigen, hetzij er de beschikking over heeft door een contract van aankoop op afbetaling, hetzij een contract van huurfinanciering of van huurkoop.

Op grond van paragraaf 2 van dit artikel kunnen exploitanten ertoe gemachtigd worden een beroep te doen op reservevoertuigen. Het betreft voertuigen die de exploitant kan inzetten wanneer het voertuig dat gewoonlijk gebruikt wordt, momenteel buiten dienst is (bijvoorbeeld voor het onderhoud van het voertuig, schouwing, klein defect, enz.).

De mogelijkheid om beroep te doen op een vervangingsvoertuig werd in de vierde paragraaf gehandhaafd teneinde te vermijden dat de exploitant verplicht zou zijn de exploitatie te stoppen omwille van een tijdelijke onbeschikbaarheid van zijn voertuig.

Anders dan bij de reservevoertuigen, gaat het hier om het hoofd te bieden aan een langere onbeschikbaarheid van het voertuig die te wijten kan zijn aan diefstal, een ongeluk of een mechanisch defect. Op die manier wordt aan de exploitant de mogelijkheid geboden om de immobilisatie van zijn broodwinning gedurende verschillende dagen te verhelpen.

Omwille van vastgestelde misbruiken (bepaalde vervangingsvoertuigen worden bijvoorbeeld samen ingezet met de voertuigen), wordt voorzien dat de Vlaamse Regering een maximale periode vastlegt gedurende dewelke het vervangingsvoertuig mag worden ingezet.

Artikel 19

Hoewel er in principe vrije tarifiering is, wordt de tarifiering toch in zekere mate – weliswaar in zachtere vorm – gereguleerd. Zo moeten de tarieven steeds op een transparante manier kenbaar worden gemaakt aan de kandidaat-klant, onder de voorwaarden bepaald door de Vlaamse Regering die betrekking hebben op de affichering, de wijze van tariefopbouw, de verplichting om de tariefopbouw toe te passen en de verplichting om voorafgaand aan de rit of de bestelling een prijsindicatie van het eindbedrag mee te delen.

Bovendien voorziet de tweede paragraaf van het artikel de mogelijkheid om minimumtarieven vast te leggen, wat ruimte laat om correcties aan te brengen ingeval van marktdistorsies. De minimumtarieven kunnen variëren al naar gelang de categorie van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer die worden verricht. Zo zou het minimumtarief voor ceremonieel vervoer hoger kunnen liggen dan dat van de straattaxi.

Artikel 20

Gemeenten kunnen als zij dit wenselijk achten bijkomende voorwaarden – dat wil zeggen bovenop diegene zoals bepaald door de Vlaamse Regering – opleggen voor standplaatstaxi's betreffende de in het artikel limitatief opgesomde aspecten, zoals de vereisten en verplichtingen inzake beroepsbekwaamheid te stellen aan bestuurders van een voertuig waarmee het vervoer wordt verricht.

Zo zou een gemeente bijvoorbeeld kunnen vereisen dat de bestuurders kennis hebben van bepaalde bezienswaardigheden gelegen op hun grondgebied en zou zij hiertoe bijvoorbeeld examens kunnen organiseren.

Ook de tarieven kunnen worden vastgelegd door de gemeente, bijvoorbeeld door het instellen van een prijsvork, evenals de betaalmethode. Een gemeente zou aan standplaatstaxi's dus kunnen opleggen dat een kredietkaart steeds aanvaard moet worden.

Artikel 21

Voor OV-taxi's kan de Mobiliteitscentrale bijkomende voorwaarden, dus bovenop diegene zoals bepaald door de Vlaamse Regering, toepassen. Deze worden limitatief opgesomd in het artikel. Het kan onder meer gaan om toegankelijkheid van de voertuigen voor personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit of de minimale beschikbaarheid van de diensten voor het publiek (bijvoorbeeld uitgedrukt in het aantal uren van de dag of de periode van de dag dat het voertuig in dienst moet zijn). Vanzelfsprekend kunnen bijkomende voorwaarden worden toegepast door de Mobiliteitscentrale, bijvoorbeeld binnen het kader zoals bepaald door de vervoerregioraad.

Artikel 22

Dit artikel spreekt voor zich.

Afdeling 4. Klachtenbehandeling

Artikel 23

De exploitant fungeert als eerstelijns klachtenbehandelingskanaal en hij zal de gegevens kenbaar moeten maken om het de klant of vervoerde persoon mogelijk te maken een

klacht in te dienen. De wijze waarop dit gebeurt – bijvoorbeeld door middel van een vermelding van de contactgegevens op het vervoerbewijs – wordt bepaald door de Vlaamse Regering.

Uiteraard kan men ook steeds rechtstreeks klacht indienen bij de politie of, ingeval van standplaatstaxi's, bij de gemeente.

Artikel 24

Onverminderd de mogelijkheid om klacht in te dienen bij de lokale politie, bij een gemachtigde aangeduid door de Vlaamse Regering of, ingeval van standplaatstaxi's, bij de gemeente, kan een klant of een vervoerde persoon die klachten heeft over de exploitant, de bestuurder, het vervoer of de dienstverlening, een verzoek tot behandeling van de klacht indienen bij het klachtenorgaan. Wanneer een voertuig besteld werd via een centrale, kan ook een klacht worden ingediend bij het klachtenorgaan betreffende de dienstverlening door deze centrale.

Op die manier worden tweedelijnsklachten gecentraliseerd en kunnen deze hetzij worden behandeld, hetzij worden doorverwezen. Doorverwijzing kan naar de exploitant, wanneer de klacht nog niet aan hem gericht werd, maar ook naar de politie in geval van inbreuk op de regelgeving.

De Vlaamse Regering bepaalt de samenstelling en werking van het klachtenorgaan. Naar analogie met de organisatie van soortgelijke klachtenorganen in andere landen, zal een grote rol weggelegd zijn voor de sector zelf.

Artikel 25

De wijze van klachtenbehandeling voor wat betreft de OV-taxi, wordt bepaald door de Mobiliteitscentrale. Het is immers de Mobiliteitscentrale – en niet de exploitant – die een rechtstreekse relatie heeft met de klant of vervoerde persoon.

Afdeling 5. Gegevens

Artikel 26

Op basis van de huidige bepalingen in het Decreet Personenvervoer en het Taxi- en VVB-Besluit, werd de Centaurusdatabank ontwikkeld als testomgeving. Behalve een handig werkinstrument voor het administratieve beheer door de gemeenten is deze gegevensbank voor de gemeentelijke ambtenaren ook een communicatieplatform om de bepalingen in de regelgeving daadwerkelijk te kunnen handhaven. Het gebruik van Centaurus draagt bijgevolg bij tot een administratieve lastenverlaging voor de gemeenten en de (kandidaat-)exploitant en tot de bescherming van de vergunde exploitanten tegen malafide bedrijven. Concreet gaat het over: de gemeenten in staat stellen om vergunningsaanvragen van bonafide exploitanten sneller te kunnen afhandelen en die van malafide exploitanten gemakkelijker te kunnen weigeren; de gemeenten in staat stellen te controleren of de kandidaat-exploitant reeds over een vergunning beschikt; de gemeenten ondersteunen bij de vlotte opmaak en aflevering van de boorddocumenten voor de voertuigen; aflevering van de nummerplaten op basis van de vergunning; efficiëntere controle door de politiediensten. In het programma zit een correctiemogelijkheid, op grond waarvan het onnauwkeurig bijhouden van gegevens in de gegevensbank kan worden geïdentificeerd, waarna de verantwoordelijke voor de gegevensinvoer hierop kan worden aangesproken.

De decretale grondslag voor deze Centaurusdatabank wordt door dit ontwerp van decreet verder verruimd en verstevigd. In de gegevensbank worden nu ook gegevens toegevoegd inzake de machtigingen. Er wordt voortaan namelijk een onderscheid gemaakt tussen de vergunning tot exploitatie enerzijds, en de machtiging om op een standplaats in de gemeente te mogen stationeren, anderzijds. Daarnaast worden tevens de gegevens betreffende de bestuurderspassen opgenomen.

De exploitatievoorwaarden in het besluit van de Vlaamse Regering zouden kunnen bepalen dat de exploitant en/of bestuurder niet mag veroordeeld zijn voor welbepaalde strafrechtelijke inbreuken. Daarnaast wordt op federaal niveau bepaald dat de bestuurder medisch geschikt dient te zijn. De verwerking van strafrechtelijke gegevens (en in bepaalde mate ook van medische gegevens) is in principe verboden, tenzij er een lidstaatrechtelijke bepaling bestaat, die passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen bieden of als de verwerking noodzakelijk is om redenen van zwaarwegend algemeen belang. De passende waarborgen (zoals technische maatregelen ter bescherming van de gegevens) zullen in het besluit van de Vlaamse Regering verder worden uitgewerkt.

Het is tevens de bedoeling dat de Vlaamse Regering verder uitwerkt welke niveaus of diensten schrijf- en leesrechten krijgen, dan wel enkel (beperkte) leesrechten zodat de regelgeving betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer bij de verwerking van persoonsgegevens wordt gerespecteerd.

Het is bijvoorbeeld de bedoeling dat de gemeentelijke ambtenaren die belast zijn met het afleveren van de vergunningen ook de gegevens kunnen lezen die ze niet zelf hebben ingevuld. Gemeenten die een machtiging verleenden kunnen op die manier bijvoorbeeld op de hoogte worden gesteld van de intrekking van de vergunning. Intrekking of schorsing van de machtiging, alsook de reden ervan, kan op haar beurt via Centaurus worden gemeld aan de gemeente die de vergunning verleende. Op basis hiervan kan de vergunningverlenende gemeente nagaan of er tevens een reden is voor intrekking of schorsing van de vergunning zelf.

Vanuit de huidige taxi- en VVB-sector rijst de vraag naar het openbaar maken van de lijst met vergunde exploitanten, zodat deze in alle transparantie beschikbaar zijn onder meer met het oog op het voorkomen van fraude. De Vlaamse Regering bepaalt welke vergunningsgegevens van de exploitanten precies worden gepubliceerd en met welk doel.

De gegevens worden na het beëindigen van de taxi-activiteit bijgehouden gedurende 10 jaar, namelijk tweemaal de duurtijd van de vergunning. Dit is noodzakelijk in het licht van een efficiënte controle. Zo kan fiscale controle worden uitgevoerd tot 7 jaar na het verstrekken van de diensten.

Artikel 27

Op grond van dit artikel bepaalt de Vlaamse Regering de gegevens betreffende de exploitatie die de gemeenten en de exploitanten haar moet verstrekken, evenals de frequentie van de mededeling. De gemeente kan bijvoorbeeld gevraagd worden om de locatie en het aantal standplaatsen te bezorgen. Op die manier zouden de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer en de diensten voor geregeld vervoer in zekere mate op elkaar kunnen worden afgestemd.

Daarnaast kan ook aan de sector zelf gevraagd worden om in dit verband een aantal gegevens mee te delen, voornamelijk met het oog op het stimuleren van het multimodaal personenvervoer.

Hoofdstuk 3. Strafbepalingen

Afdeling 1. Strafsancties

Artikel 28

In de eerste en tweede paragraaf worden de strafsancties bepaald. De hoogte van de sancties zoals vermeld in het Decreet Personenvervoer werden behouden. In de eerste paragraaf zijn de meest ernstige inbreuken terug te vinden, waaronder het exploiteren van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer zonder enige vergunning. Aan

de meest ernstige inbreuken, worden logischerwijze zwaardere straffen gekoppeld, zodat de sanctie in verhouding staat tot de zwaarte van de inbreuk.

Van de politie komt reeds geruime tijd de vraag om de mogelijkheid om beslag te kunnen leggen op de voertuigen terug in te voeren, zoals het geval was onder de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten. Dit werd daarom expliciet opgenomen in de derde paragraaf van dit artikel.

Een dergelijke expliciete regeling is immers noodzakelijk om de regelgeving inzake individueel bezoldigd personenvervoer af te dwingen. Hoewel dit beslag gekoppeld is aan de vaststelling van een misdrijf en het dus gaat om een regeling van de strafrechtelijke inbeslagname – waarbij de algemene regeling reeds vervat zit in het Wetboek van Strafvordering – is een specifieke opname volgens de politie noodzakelijk om effectief te kunnen overgaan tot beslag. Er is aldus voldaan aan de toepassingsvoorwaarden van artikel 10 BWHI.

Het is opportuun om de bevoegdheid van de politierechtbanken te behouden, aangezien uit het verleden is gebleken dat de prioriteiten bij de correctionele rechtbanken anders liggen. Ook de politie wees op het gevaar voor seponering door de rechtbanken van eerste aanleg (zie memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, stuknr. 2171/1 (2008-2009)). De correctionele rechtbanken beschikken immers traditioneel niet over de nodige knowhow inzake de reglementering die verband houdt met de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer. De Raad van State aanvaardde reeds in het verleden dat voor wat betreft de bevoegdheidsaanduiding van de politierechtbanken, voldaan is aan de toepassingsvoorwaarden van artikel 10 BWHI (Raad van State, afdeling Wetgeving, advies 45.789/3 van 24 februari 2009).

Afdeling 2. Handhaving

Artikel 29

Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan de andere officieren of agenten van gerechtelijke politie en aan de leden van het operationeel kader van de lokale en federale politie, houden de personen die de Vlaamse Regering aanwijst, toezicht op de naleving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan. Zij kunnen bevelen geven aan bestuurders, bijvoorbeeld deze halt laten houden en hen bepaalde documenten doen overleggen. Zij kunnen inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door het ondervragen van personen en het inzage nemen van documenten en andere informatiedragers. Als nodig kunnen zij de bijstand van de lokale en federale politie vorderen.

Het voordeel van dergelijke specifiek aangeduide personen, is dat zij kennis en ervaring opbouwen voor wat betreft het toezicht op de naleving van de regelgeving inzake diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer.

De vierde paragraaf bevat een inspectiebepaling die momenteel wordt ingevoegd bij alle bepalingen rond inspectiediensten binnen de Vlaamse Overheid, teneinde te voldoen aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming.

Met het oog op de taken die worden toevertrouwd aan de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit, is het niet altijd mogelijk om de betrokkenen van wie gegevens worden verwerkt, onmiddellijk in kennis te stellen van het feit dat hun gegevens verzameld zijn en verwerkt worden en hen bijgevolg de inlichtingen mee te delen die door de Algemene Verordening Gegevensbescherming worden voorzien. Zo is het niet aangewezen dat wanneer een persoon, aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houdt op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit, gegevens verzamelt omtrent een persoon van wie vermoed wordt dat hij zich schuldig maakt aan een overtreding, deze laatste hieromtrent wordt geïnformeerd. Als een persoon aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houdt op dit decreet en

haar uitvoeringsbesluit hiertoe zou worden verplicht, zou de betrokkene in de mogelijkheid worden gesteld zijn onwettige praktijken gedurende een bepaalde periode te stoppen of bewijzen te doen verdwijnen, zodat een verdere controle geen zin meer zou hebben. Dit zou strijdig zijn met de geest van het decreet en de besluiten die er uitvoering aan geven.

Diezelfde taken dreigen eveneens in het gedrang te komen wanneer aan de betrokkene het recht wordt gegeven inzage te verkrijgen van de hem betreffende gegevens die wordt verwerkt. Bij uitbreiding kan ook de uitoefening van andere rechten deze inspectietaken in het gedrang brengen.

Daarom wordt er voor verwerkingen door de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit, voorzien in een beperking van de reikwijdte van de rechten van de betrokkenen overeenkomstig artikel 23 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming. Deze beperkingen die de vorm aannemen van voorwaardelijke en gedeeltelijke uitzonderingen, zijn noodzakelijk om belangrijke doelstellingen van algemeen belang van de Vlaamse overheid te waarborgen, zoals voorzien in artikel 23, lid 1, punt e) van de Algemene Verordening Gegevensbescherming, waarbij de goede toepassing van de regelgeving en dienstverlening centraal staan, alsook om de taken op het gebied van toezicht, inspectie of regelgeving van de Vlaamse overheid, zoals bepaald in artikel 23, lid 1, punt h) van de Algemene Verordening Gegevensbescherming, te kunnen uitoefenen. De toepassing van deze uitzonderingen wordt aan verschillende waarborgen onderworpen.

De uitzonderingen zijn deze waarin artikel 23 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming voorziet. Het betreft in eerste instantie artikel 12 (modaliteiten van informatie en communicatie), 13 (informatie bij rechtstreekse verkrijging) en 14 (informatie bij onrechtstreekse verkrijging). Daarnaast gaat het ook om de artikelen 15 (recht van inzage), 16 (recht op rectificatie) en 17 (recht op wissing). Omdat de verwerking in het kader van toezicht en onderzoek zijn grondslag vindt in de vervulling van een taak van algemeen belang of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag, moet ook worden voorzien in een uitzondering op artikel 21 (recht van bezwaar dat onder meer geldt als de verwerking gebaseerd is op artikel 6, lid 1, onder e) van de Algemene Verordening Gegevensbescherming) en 18 (recht op beperking van de verwerking). Een uitzondering op artikel 20 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming is in beginsel niet vereist omdat dit recht, op basis van lid 3, niet geldt voor verwerkingen als deze gebaseerd zijn op het algemeen belang of een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag. Omdat het niet uitgesloten kan worden dat bepaalde taken van overheidsdiensten, met name taken die niet publiekrechtelijk zijn, worden gebaseerd op een andere grondslag, waaronder mogelijks de toestemming, wordt dit artikel niettemin meegenomen in de bepalingen. Dat geldt ook voor artikel 22 dat specifiek betrekking heeft op geautomatiseerde individuele besluiten. Kortom, omdat niet kan uitgesloten worden dat verwerkingen van en door de overheid ook een andere grondslag hebben dan het algemeen belang of de wettelijke verplichting, wordt een uitzondering voorzien voor alle rechten die in hoofdstuk III van de Algemene Verordening Gegevensbescherming worden opgesomd, ook al zijn sommige wellicht nooit van toepassing in de publieke sector.

Vooreerst worden de uitzonderingen beperkt tot de onderzoeken die betrekking hebben op een welbepaalde natuurlijke persoon. Dit is een toepassing van het proportionaliteitsbeginsel: zodra het gaat om algemene onderzoeken waar geen specifieke of welbepaalde natuurlijke persoon centraal staat, is er niet onmiddellijk een reden of aanleiding om de uitzondering toe te passen.

Onderzoek moet daarbij worden opgevat als onderzoek en controle, met inbegrip van de voorbereidende handelingen die daaraan voorafgaan.

Deze voorwaarde houdt in dat als in het kader van een onderzoek naar een bepaalde natuurlijke persoon er gegevens over andere natuurlijke personen worden verwerkt, de

uitzondering ook geldt ten aanzien van die andere personen, voor zover en zolang de noodzaak bestaat om over die verwerking geen informatie te geven.

Daarnaast wordt uitdrukkelijk bepaald dat de uitzonderingen tijdelijk zijn. Ze kunnen enkel worden toegepast gedurende de periode tijdens dewelke de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle, een onderzoek of de daarmee verband houdende voorbereidende werkzaamheden in het kader van hun decretale en reglementaire opdrachten, voor zover de toepassing ervan nadelig zou zijn voor de controle, het onderzoek en de voorbereidende werkzaamheden die daaraan voorafgaan.

Het tijdelijke karakter van de uitzondering houdt in dat er slechts sprake is van een uitstel van de uitoefening van de belangrijkste rechten. Bovendien moet rekening worden gehouden met de regelgeving inzake de motivering van bestuurshandelingen op basis waarvan de betrokkene op een bepaald ogenblik, bijvoorbeeld bij het opmaken van een proces-verbaal van vaststellingen of bij het stellen van bepaalde handelingen, zal moeten worden geïnformeerd. In die mate is het wel van belang dat de verplichting tot onmiddellijke informatie zoals die voortvloeit uit de regelgeving over de bescherming bij de verwerking van persoonsgegevens, niet toepasselijk is.

De uitzondering is niet alleen tijdelijk, maar ook voorwaardelijk: ze geldt enkel als de toepassing van de rechten nadelig is of kan zijn voor het onderzoek. Dit houdt in dat zodra er geen mogelijk nadeel meer is voor het onderzoek, de betreffende rechten hun toepassing herwinnen.

Een volgende waarborg voor de betrokkene die er ook moet toe dienen om de betrokken diensten te sensibiliseren, bestaat erin dat de beslissing om deze artikelen niet toe te passen, moet worden gerechtvaardigd ten aanzien van de toezichthoudende autoriteit op het vlak van gegevensbescherming. Deze autoriteit kan immers tussenkomen in geval van onrechtstreekse uitoefening van de betrokkene. Het is ook mogelijk deze rechtvaardiging voorafgaandelijk, namelijk bij het beslissen over de toepassing van de uitzondering, in het dossier op te nemen.

Daarnaast wordt, opnieuw als waarborg naar de betrokkene toe, het tijdelijke karakter van de uitzondering bevestigd. Hiertoe wordt bepaald dat na het afsluiten van het onderzoek de rechten hun toepassing herwinnen. Dit wordt wel beperkt tot de rechten vermeld in artikel 15 tot en met 22 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming. Deze verduidelijking houdt concreet in dat de burger niet ambtshalve moet worden geïnformeerd over de toepassing van deze rechten. Die informatie kan overigens ook niet meer overeenkomstig de bepalingen van artikel 13 of 14 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming worden verstrekt. De betrokkene ten aanzien van wie de overheid maatregelen wil nemen, moet in elk geval worden geïnformeerd, zodat hij of zij de rechten die voorzien worden in de Algemene Verordening Gegevensbescherming kan uitoefenen.

Het is niet uitgesloten dat een dossier wordt verzonden naar het openbaar ministerie en kan leiden tot activiteiten onder leiding van het openbaar ministerie of een onderzoeksrechter. In dat geval moet vermeden worden dat een betrokkene voortijdig zijn rechten kan uitoefenen bij de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit. Dat zou immers het lopende onderzoek bij of door het openbaar ministerie of een onderzoeksrechter in het gedrang kunnen brengen. De betrokkene doorverwijzen naar het openbaar ministerie is een mogelijkheid maar heeft als nadeel dat de betrokkene hiermee duidelijk wordt gemaakt dat er een dossier over hem of haar is bij het openbaar ministerie. Mede hierom en rekening houdend met het feit dat de Vlaamse decreetgever het openbaar ministerie geen verplichtingen kan opleggen, wordt bepaald dat in dergelijk geval, zolang er onduidelijkheid is over het geheim van het onderzoek onder leiding van het openbaar ministerie of een onderzoeksrechter, de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit op een verzoek niet mag antwoorden. Probleem is dat het mogelijk is dat er op de vraag over de stand van zaken niet wordt geantwoord.

Dan hebben de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit in beginsel geen andere keuze dan niet te antwoorden en desgevallend, in geval van klacht van de betrokkene, de reden hiertoe mee te delen aan de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het gebied van gegevensbescherming. Dit neemt niet weg dat het mogelijk is dat de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit ook andere verwerkingen verricht die niet onder de uitzondering (moeten) vallen. In dat geval kan op het verzoek worden geantwoord dat niet in alle verwerkingen inzage kan worden gegeven en de betrokkene die meer informatie wil over de andere verwerkingen, zich kan richten tot de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het gebied van gegevensbescherming.

Tot slot wordt als waarborg voorzien dat een betrokkene die zijn rechten uitoefent in de omstandigheden als geschetst in het eerste lid, zich steeds kan richten tot de bevoegde toezichthoudende autoriteit op het gebied van gegevensbescherming om aldus, zij het onrechtstreeks, zijn rechten uit te oefenen. Dat bestaat er dan in het bijzonder in dat door de bevoegde toezichthoudende autoriteit wordt nagegaan of de personen aangesteld door het Vlaamse Gewest die toezicht houden op dit decreet en haar uitvoeringsbesluit de procedures correct hebben toegepast en de beslissing tot afwijking voldoende hebben gemotiveerd. In die mate is het aangewezen dat de bevoegde toezichthoudende autoriteit enkel antwoordt dat de nodige verificaties zijn verricht. Hier wordt dezelfde regeling voorgesteld die thans geldt voor politiediensten en voor de sociale inspectiediensten.

Artikel 30

De vaststelling van inbreuken gebeurt momenteel door de lokale politie. Parketten en strafrechtbanken staan in voor de vervolging. Door gebrek aan mensen en middelen, blijven inbreuken echter vaak onbestraft. In het decreet wordt daarom een mogelijkheid voorzien om de inbreuken vermeld in artikel 26, § 2 te bestraffen via onmiddellijke inning. De inbreuken in artikel 26, § 1 komen niet in aanmerking voor onmiddellijke inning, aangezien dit de zwaarste inbreuken betreft.

Artikel 31

In dit artikel worden de gevolgen van de strafvervolging uiteengezet, op basis waarvan onder meer wordt bepaald wat er gebeurt wanneer een voertuig in beslag genomen werd op grond van artikel 27, § 3 van het ontwerp.

Hoofdstuk 4. Wijzigingsbepalingen

Artikelen 32-37

De artikelen in het Decreet Personenvervoer betreffende taxidiensten en VVB's worden opgeheven.

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Artikel 38

De overgangsbepaling in dit ontwerp bepaalt dat de bestaande vergunningen voor taxidiensten en VVB's geldig blijven gedurende de resterende duurtijd van de vergunningen en hierbij onderworpen blijven aan de bepalingen van het Decreet Personenvervoer.

Exploitanten kunnen er dus voor kiezen om vanaf de inwerkingtreding van het nieuwe decreet en uitvoeringsbesluit, hetzij hun dienst verder te exploiteren conform hun bestaande taxi- of VVB-vergunning, hetzij een nieuwe vergunning voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer aan te vragen.

Artikel 39

Dit artikel spreekt voor zich.