



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 71.099/3
van 25 maart 2022

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer’

Op 23 februari 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 22 maart 2022. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Bruno PEETERS, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 25 maart 2022.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt ertoe het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 ‘betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer’ op verschillende punten te wijzigen.

Zo wordt de beperking opgeheven dat de bestuurderspas enkel bij een adreswijziging binnen de gemeente geldig blijft (artikel 1), evenals de voorwaarde dat een kandidaat-bestuurder van een voertuig bestemd voor individueel bezoldigd personenvervoer minstens twee jaar over een rijbewijs moet beschikken (artikel 2). Voorts worden de milieucriteria gewijzigd waaraan de voertuigen moeten voldoen (artikel 3), worden een aantal exploitatievoorwaarden aangepast aan een gewijzigde regelgeving (artikelen 4 en 5), wordt gepreciseerd dat het vervoersbewijs de naam en de voornaam van de bestuurder moet vermelden (artikel 6), en wordt de regeling gewijzigd inzake de gegevensbank die het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (hierna: het departement) instelt (artikel 7). Ten slotte worden de bijlagen 2, 3 en 10 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019, die het model van de vergunning voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer en van de vergunningskaart regelen en de boetetabel bevatten, vervangen (artikelen 8 tot 10).

RECHTSGROND

3.1. Volgens de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef wordt voor het ontwerp rechtsgrond gezocht in de artikelen 18, § 2, 21, § 2, 1°, 2°, 4°, 5° en 6°, 23, § 2, en 31, § 3, van het decreet van 29 maart 2019 ‘betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer’.

Hiermee kan in beginsel worden ingestemd onder voorbehoud van wat volgt.

3.2. Voor artikel 1 van het ontwerp moet een beroep worden gedaan op de algemene uitvoeringsbevoegdheid waarover de Vlaamse Regering beschikt op grond van artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, gelezen in samenhang met artikel 18 van het decreet van 29 maart 2019. De ontworpen regeling strekt er immers toe de geldigheid van de bestuurderspas te regelen en spoort met artikel 18, § 1, eerste lid, van het decreet van 29 maart 2019, naar luid waarvan de bestuurderspas geldig is voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

3.3. Artikel 8 van het ontwerp vindt rechtsgrond in artikel 7, § 2, tweede lid, van het decreet van 29 maart 2019, naar luid waarvan de Vlaamse Regering de vorm van de vergunning vastlegt, alsook de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

Voor artikel 9 van het ontwerp, dat het model van de vergunningskaart bepaalt, kan een beroep worden gedaan op de algemene uitvoeringsbevoegdheid, gelezen in samenhang met het voormelde artikel 7, § 2, tweede lid.

3.4. De boetetabel waarin artikel 10 van het ontwerp voorziet, vindt rechtsgrond in artikel 35, § 7, van het decreet van 29 maart 2019. In die bepaling wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de voorwaarden voor de inning en het bedrag en de indexering van de onmiddellijk geïnde som te bepalen.

VORMVEREISTEN

4. Zoals vermeld bevat het ontwerp bepalingen die verband houden met de verwerking van persoonsgegevens.

Bij de adviesaanvraag is advies nr. 2022/003 gevoegd dat de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens op 18 januari 2022 over het ontwerp heeft uitgebracht.

Zoals de Raad van State, afdeling Wetgeving, reeds in tal van adviezen heeft opgemerkt, dient met betrekking tot die bepalingen niet enkel het advies te worden ingewonnen van de Vlaamse toezichtcommissie, maar ook het advies van de (federale) Gegevensbeschermingsautoriteit bedoeld in de wet van 3 december 2017 ‘tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit’. Het is immers die autoriteit die belast is met het toezicht op de naleving van de ‘algemene’ regels inzake de verwerking van persoonsgegevens, met inbegrip van de algemene regels die de federale overheid ter uitvoering van de algemene verordening gegevensbescherming¹ heeft vastgesteld. Daaronder valt ook de bevoegdheid om, wat die regels betreft, advies te geven teneinde te voldoen aan de adviesverplichting waarin artikel 36, lid 4, van de algemene verordening gegevensbescherming, gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 van die verordening, voorziet.²

De conclusie is dan ook dat het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit alsnog moet worden ingewonnen vooraleer het ontwerp doorgang kan vinden.

¹ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 ‘betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)’.

² Adv.RvS 61.267/AV van 27 juni 2017 over het voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 3 december 2017, *Parl.St.* Kamer 2016-17, nr. 54-2648/001, 106-115 (opmerkingen 1 tot 6) en 117 (opmerking 3).

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

5.1. De rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef moet worden aangepast aan hetgeen hiervoor over de rechtsgrond voor het ontwerp is opgemerkt. Zo moet bijkomend worden verwezen naar artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, evenals naar de artikelen 7, § 2, tweede lid, en 35, § 7, van het decreet van 29 maart 2019.

5.2. In de rubriek ‘Vormvereisten’ moet als volgt worden verwezen naar dit advies van de Raad van State:

“De Raad van State heeft advies 71.099/3 gegeven op 25 maart 2022, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.”

Artikel 1

6. In de inleidende zin van artikel 1 van het ontwerp schrijve men “In artikel 23, eerste lid, 1°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer” (in plaats van te verwijzen naar “hetzelfde besluit”).

Artikel 3

7.1. Uit artikel 29, derde lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 vloeit voort dat voertuigen ingeschreven na 1 januari 2020 maar voor 1 januari 2025 beschikken over een minimale ecoscore van 71 voor voertuigen met vijf zitplaatsen, van 66 voor voertuigen met meer dan vijf zitplaatsen en van 56 voor voertuigen met meer dan vijf zitplaatsen die voldoen aan de definitie van een minibus. Voertuigen ingeschreven na 1 januari 2025 maar voor 1 januari 2030 moeten beschikken over een minimale ecoscore van 74 voor voertuigen met vijf zitplaatsen, van 71 voor voertuigen met meer dan vijf zitplaatsen en van 61 voor voertuigen met meer dan vijf zitplaatsen die voldoen aan de definitie van een minibus. Voertuigen ingeschreven na 1 januari 2030 moeten zero-emissievoertuigen zijn.

Artikel 3 van het ontwerp strekt ertoe die criteria te vervangen, waarbij telkens in een minimale ecoscore WLTP of NEDC of NEDC2.0 wordt voorzien.

Hieromtrent moet het volgende worden opgemerkt.

7.2.1. In de nota aan de Vlaamse Regering wordt aangaande de ontworpen regeling het volgende gesteld:

“Vanaf 1 januari 2021 wordt een nieuwe berekeningswijze voor de ecoscore van voertuigen gehanteerd. Deze wordt voortaan berekend op basis van de zogenaamde WLTP-emissiewaarden (*Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*) en niet meer op basis van de NEDC2.0- emissiewaarden (*new European driving cycle*). Die berekening is correcter en wordt ook internationaal gebruikt. De regelgeving verwijst echter enkel naar de ecoscore, zonder verdere duiding. In de praktijk heeft dit tot gevolg dat voertuigen die, hoewel soms eerder besteld, vanaf 2021 geleverd werden, plots niet meer voldeden aan de nieuwe milieu-eisen. Dit neveneffect was onderschat en lag ook niet in de bedoeling van de nieuwe berekeningswijze. Zo doken er problemen op bij taxibedrijven die voertuigen bestelden in 2020 binnen de toen geldende normen (gebaseerd op overheidsinformatie), maar bij de inschrijving in 2021 niet meer bleken te voldoen.

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

Vanaf 2025 wordt verwacht dat nieuwe voertuigen minstens een plug-in hybride motor hebben. De scores die daarvoor zijn opgenomen (74 en 71), beantwoorden aan die doelstelling en vergen geen aanpassing. Bovendien wordt verwacht dat voor steeds minder voertuigen nog NEDC2.0-waarden zullen berekend worden, aangezien vanaf 2021 de WLTP-testcyclus verplicht is om aan de Europese CO₂-verplichtingen te voldoen.”

7.2.2. Er moet vastgesteld worden dat het cijfer van de NEDC of NEDC2.0-scores waarin het ontwerp voorziet, overeenstemmen met de bestaande minimale ecoscores in artikel 29, derde lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019, die zoals in de nota aan de Vlaamse Regering wordt uiteengezet, niet preciseren welke methode wordt gehanteerd voor de berekening van die scores.

7.2.3. Daarnaast voorziet het ontwerp evenwel telkens ook in een (lagere) WLTP-score.

Opdat de ontworpen regeling bestaanbaar zou zijn met het grondwettelijke beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie dat wordt gewaarborgd door de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, en geen vragen zou doen rijzen in het licht van het in artikel 23 van de Grondwet vervatte standstill-beginsel, is vereist dat die lagere WLTP-score inhoudelijk overeenstemt met de hogere NEDC of NEDC2.0-score. Het lagere cijfer van de ecoscore moet met andere woorden worden gecompenseerd door de strengere testmethode.

Volgens de gemachtigde is dat inderdaad zo. Zij gaf dienaangaande de volgende toelichting:

“Het gaat om overeenstemmende normen, zeker geen verlaging. De bedoeling van de bijkomende waarden is om te vermijden dat er een sluipende verstrenging zou zijn, terwijl de verstrenging van de normen pas voor 2025 is voorzien. Ecoscore 71 NEDC(2.0) en 67 WLTP zijn allebei de waarde waaraan dieselloze voertuigen niet meer voldoen, m.a.w. nieuwe 4+1-voertuigen kunnen enkel vergund worden als ze een schonere brandstof dan diesel gebruiken.”

7.2.4. Voor zover dat effectief het geval is, hetgeen de Raad van State, afdeling Wetgeving, bij gebrek aan technisch inzicht niet heeft kunnen nagaan, kan worden aangenomen dat, wat dit punt betreft, de ontworpen regeling bestaanbaar is met het grondwettelijke beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie en, vermits ze sowieso geen aanzienlijke vermindering van het door de bestaande wetgeving geboden beschermingsniveau met zich brengt, met het voormelde standstill-beginsel.

7.3.1. Uit de aangehaalde nota aan de Vlaamse Regering blijkt dat de ontworpen regeling beoogt tegemoet te komen aan problemen die waren gerezen ten aanzien van voertuigen die in 2020 werden besteld, toen nog de NEDC of NEDC2.0-methode werd gehanteerd om de ecoscore van een voertuig te bepalen, maar die in 2021 werden geleverd, toen de WLTP-methode werd toegepast.

Evenwel vloeit uit de ontworpen regeling voort dat voor voertuigen inschreven tussen 1 januari 2020 en 1 januari 2025 een WLTP-score of een NEDC of NEDC2.0-score wordt gebruikt. Gevraagd waarom ook ten aanzien van voertuigen ingeschreven na 1 januari 2021 nog gewag wordt gemaakt van een NEDC of NEDC2.0-score, antwoordde de gemachtigde:

“Omwille van de structuur van het artikel in de onderverdelingen inschrijvingen voor 2020, inschrijvingen tussen 2020 en 2025, inschrijvingen tussen 2025 en 2030 en vervolgens inschrijvingen na 2030, werd ervoor gekozen, omwille van de leesbaarheid, om de overgangsmaatregel te laten gelden voor de voertuigen die ingeschreven zijn voor 1 januari 2025.

Gelet dat de NEDC(2.0) gegevens steeds minder beschikbaar zullen zijn in België na 2021, zal de uitwerking van de overgangsmaatregel wellicht vroeger dan 2025 eindigen.

Indien noodzakelijk kan mogelijks de tekst aangepast worden, zodat duidelijk wordt voor welk bouwjaar van de voertuigen welke meetmethode geldt.”

Zij voegde daar nog het volgende aan toe:

“Om de ecoscore van een voertuig te beoordelen, wordt de berekeningswijze cq testmethode gehanteerd die gold op het moment van productie van het voertuig. De NEDC gold tot 2017. Daarna werd de WLTP-test ingevoerd. Bij wijze van overgang, o.a. inzake voertuigfiscaliteit, werd toen ook de NEDC2.0 ingevoerd die op basis van de WLTP-test berekende waarden weergeeft die dichter aanleunen bij die van de NEDC-testen. Sinds 2021 mogen (in theorie) voor nieuwe voertuigen enkel de WLTP-waarden gebruikt worden. Deze NEDC2.0 is in België echter langer in gebruik gebleven omdat de federale beleidsmaatregelen nog niet waren overgezet naar WLTP. Dit

is ondertussen gebeurd, waardoor NEDC2.0 gegevens hoe langer hoe minder beschikbaar zullen zijn.

Voor voertuigen gebouwd voor 2017 gelden dus de scores op basis van de NEDC-waarden.

Voor voertuigen gebouwd tussen 2017 en 2021 gelden de scores op basis van de NEDC2.0-waarden.

Voor voertuigen gebouwd vanaf 2021 gelden de scores op basis van de WLTP-waarden.”

7.3.2. Uit het antwoord van de gemachtigde blijkt dat het niet de bedoeling is om de NEDC of NEDC2.0-ecoscore toe te passen op voertuigen gebouwd na 1 januari 2021. Op die voertuigen zou enkel de WTPL-score worden toegepast.

Dit zou beter tot uiting moeten komen in de ontworpen regeling door in een specifieke regeling te voorzien voor voertuigen die dateren van voor 1 januari 2021 of, minstens, door telkens wanneer gewag wordt gemaakt van een NEDC of NEDC2.0-score te preciseren dat die score geldt voor zover ze van toepassing is op het voertuig in kwestie.

7.4.1. Het ontworpen artikel 29, derde lid, 1°, c), 2), en 2°, a), 3), ii) en b), 3), ii), van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 strekt ertoe de regeling voor minibussen uit te breiden tot voertuigen met vier of vijf zitplaatsen (of voertuigen tot vijf zitplaatsen), voor zover die langer zijn dan 5,1 meter. Vermits voor minibussen een lagere minimale ecoscore wordt vereist dan voor voertuigen tot vijf zitplaatsen, leidt de ontworpen regeling ertoe dat de bestaande vereisten voor voertuigen tot vijf zitplaatsen die langer zijn dan 5,1 meter, worden versoepeld. Zo geldt in de bestaande regeling voor voertuigen tot vijf zitplaatsen ingeschreven tussen 1 januari 2020 en 1 januari 2025 een minimale ecoscore van 71, wat overeenstemt met een minimale ecoscore van 67 WTPL of 71 NEDC of NEDC2.0 in de ontworpen regeling. Door voertuigen tot vijf zitplaatsen met een lengte van meer dan 5,1 meter te onderwerpen aan de regeling voor minibussen, geldt volgens de ontworpen regeling voor die voertuigen een minimale ecoscore van 54 WLTP of 56 NEDC of NEDC2.0.

7.4.2. In de nota aan de Vlaamse Regering wordt hieromtrent het volgende gesteld:

“Daarnaast dringt ook een regeling voor luxe voertuigen zich op. Steeds meer exploitanten in de sector van het VIP- en directieervoer komen in de problemen, omdat het hier vaak om bijzondere voertuigen gaat met slechtere ecoscores (en WLTP waarden) zoals limousines, sportwagens en andere bijzondere voertuigen. De marktevolutie gaat bovendien nog niet voldoende snel om gepaste voertuigen te vinden die comfort en een grote actieradius en/of lange beschikbaarheid kunnen combineren.

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

De gemachtigde voegde daar nog het volgende aan toe:

“Bij het invoeren van de oorspronkelijke bepalingen inzake ecoscores werd onvoldoende stilgestaan bij ieder segment van de taxisector om te beoordelen of deze voldoende ontwikkeld was om mee te gaan met de ecoscores. Voor het segment met voertuigen die langer zijn dan 5.1 meter wordt vastgesteld dat deze, net zoals de minibussen, momenteel niet kunnen voldoen aan de ecoscores van kortere voertuigen.

Indien er geen uitzondering zou worden gemaakt voor dit segment, zal het voor hen op basis van de huidige regelgeving onmogelijk worden om hun exploitatie voort te zetten. Dit zou een te grote inmenging houden op het recht op vrijheid van handel en nijverheid.

Deze aanpassing is in regel met het gelijkheidsbeginsel, aangezien het om twee verschillende segmenten van de taxisector gaat die ook een verschillend publiek voorzien van vervoersdiensten.

Verder is deze aanpassing nog steeds ter bescherming van het leefmilieu aangezien dit nog steeds een verstrenging uitmaakt van de milieueisen waaraan deze voertuigen moeten voldoen. Vanaf 2030 worden ook alle nieuw ingeschreven voertuigen, ook die langer dan 5.1m, geacht zero-emissie te zijn.

Gelet hierop moet de afweging gemaakt worden tussen de bescherming van het leefmilieu en het recht op vrijheid van handel en nijverheid dat ook gewaarborgd wordt door artikel 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie. Een verlaging van de te behalen ecoscores voor deze voertuigen heeft bijgevolg enkel tot doel om praktisch om te gaan met de realiteit van de automobielsector, dat in dit segment nog onvoldoende heeft geïnnoveerd op het vlak van emissienormen.”

7.4.3. De ontworpen regeling leidt tot een verschil in behandeling tussen (de eigenaars van) voertuigen tot vijf zitplaatsen, naargelang die langer of korter zijn dan 5,1 meter. Omgekeerd leidt die regeling tot een gelijke behandeling van (de eigenaars van) twee categorieën van voertuigen die ogenschijnlijk verschillend zijn, namelijk minibussen en voertuigen tot vijf plaatsen die langer zijn dan 5,1 meter.

Voor dit verschil in behandeling tussen twee categorieën die ogenschijnlijk gelijk zijn en voor deze gelijke behandeling van twee categorieën die ogenschijnlijk verschillend zijn, moet een redelijke verantwoording kunnen worden gegeven in het licht van het grondwettelijke beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie.

Daarbij rijst inzonderheid de vraag naar de pertinentie van het gehanteerde criterium, namelijk dat het moet gaan om voertuigen met vier of vijf zitplaatsen (of om voertuigen tot vijf zitplaatsen) *die langer zijn dan 5,1 meter*. In zoverre de ontworpen regeling verantwoord lijkt te worden door de moeilijkheden die een bepaald segment van de taxi-sector ondervindt om te voldoen aan de milieucriteria, moet immers worden vastgesteld dat het verband tussen, enerzijds, de lengte van het voertuig en, anderzijds, de afwezigheid van de beschikbaarheid van voertuigen die voldoen aan de bestaande emissienormen, niet voor de hand ligt. Indien dat verband niet kan worden aangetoond, zullen andere criteria van onderscheid moeten worden gebruikt.

7.5. In het ontworpen artikel 29, vierde lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 (artikel 3, 2°, van het ontwerp) wordt bij de definitie van de begrippen WLTP, NEDC en NEDC2.0 verwezen naar verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 ‘tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie’, naar verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 ‘tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie’ en naar uitvoeringsverordening (EU) 2017/1153 van de Commissie van 2 juni 2017 ‘tot vaststelling van een methode voor het bepalen van de correlatieparameters die nodig zijn om veranderingen in de regelgevende testprocedure weer te geven, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1014/2010’.

Gevraagd welke bepalingen van voormelde verordeningen in het bijzonder worden geïmplementeerd, antwoordde de gemachtigde:

“De NEDC testprocedure kan teruggevonden worden in de bijlage XII bij verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie.

De WLTP testprocedure kan teruggevonden worden in bijlage XXI van uitvoeringsverordening 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie.

De NEDC2.0 testprocedure kan teruggevonden worden in artikel 7 en bijlage I uitvoeringsverordening 2017/1153 van de Commissie van 1 juni 2017 tot vaststelling van een methode voor het bepalen van de correlatieparameters die nodig zijn om veranderingen in de regelgevende testprocedure weer te geven, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1014/2010.”

Omwille van de duidelijkheid is het raadzaam de verwijzingen in het ontworpen artikel 29, vierde lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 te preciseren in de door de gemachtigde aangegeven zin.

Artikel 7

8.1. Uit het ontworpen artikel 54, § 3, eerste lid, 2°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 (artikel 7, 1°, van het ontwerp) vloeit voort dat de exploitanten toegang zouden krijgen tot gegevens inzake de geldigheid van de bestuurderspassen van andere bestuurders dan hun eigen bestuurders.

Gevraagd hoe dit te verantwoorden valt in het licht van het beginsel van de minimale verwerking van persoonsgegevens,³ antwoordde de gemachtigde:

“Bij het mogelijk in dienst nemen van een nieuwe bestuurder is het voor de exploitant noodzakelijk om te weten of deze al dan niet in het bezit is van een bestuurderspas. Hiervoor heeft deze toegang nodig tot de databank. Het is echter de bedoeling dat een exploitant dit slechts kan nakijken op basis van het nummer van de bestuurderspas en enkel kan zien of deze nog geldig is of niet. Het is niet de bedoeling dat exploitanten alle gegevens kunnen bekijken van bestuurders die niet bij hen in dienst zijn.”

Uit de ontworpen regeling vloeit inderdaad voort dat de toegang van de exploitanten beperkt is tot *de geldigheid van de bestuurderspassen* van andere bestuurders, in tegenstelling tot wat het geval is ten aanzien van de eigen bestuurders van de exploitanten, waar die toegang zich uitstrekt tot alle gegevens. Gelet hierop kan de ontworpen regeling worden aanvaard.

8.2. In het ontworpen artikel 54, § 4, eerste lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 (artikel 7, 4°, van het ontwerp) wordt bepaald dat conform artikel 31, § 2, 3°, van het decreet van 29 maart 2019, de gegevens, vermeld in artikel 31, § 1, van hetzelfde decreet worden gebruikt om de evolutie van de prijzen op te volgen.

Erop gewezen dat die bepaling een loutere herhaling is van wat al wordt bepaald in artikel 31, § 2, 3°, van het decreet van 29 maart 2019, stemde de gemachtigde ermee in om deze bepaling achterwege te laten.

8.3. In het ontworpen artikel 54, § 4, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 wordt de Vlaamse minister bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer (hierna: de minister) gemachtigd om, als er een marktverstoring optreedt, minimum- en maximumtarieven te bepalen.

Vooreerst moet worden opgemerkt dat deze bepaling niet op zijn plaats is in een artikel waarin de gegevensbank wordt geregeld die het departement instelt.

³ Artikel 5, lid 1, c), van de algemene verordening gegevensbescherming.

Meer fundamenteel moet eraan worden herinnerd dat een delegatie aan een minister enkel betrekking kan hebben op bijkomstige of detailmatige aangelegenheden. De ontworpen bepaling verleent aan de minister een beleidsruimte die verder gaat. Zo wordt op geen enkele wijze geregeld wanneer er gewag kan worden gemaakt van een marktverstoring.⁴ De delegatie kan enkel worden aanvaard indien ze voldoende wordt ingeperkt, bijvoorbeeld door het begrip “marktverstoring” te definiëren en de criteria te bepalen die de minister in acht moet nemen bij het bepalen van de minimum- of maximumtarieven.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Wilfried VAN VAERENBERGH

⁴ De gemachtigde verklaarde dienaangaande het volgende: “Op basis van de verzamelde rit- en prijsgegevens kan de minister opvolgen hoe de prijs van een taxirit naar bepaalde bestemmingen of in bepaalde regio’s evolueert. Er kan sprake zijn van marktverstoring indien prijzen systematisch verlagen (bv. dumping) en verhogen (bv. kartelvorming). In dergelijke situaties zal de minister optreden om desgevallend een minimum of maximumtarief te bepalen.”