

Taxidiensten & diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder

Hoofdpijnen van de regelgeving – 15.11.2012 – Erwin Debruyne

Inhoud

1 Wetgeving.....	2
1.1 Wat is een taxidienst?.....	2
1.2 Wat is een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder?.....	3
1.3 Andere vormen	4
2 Vergunningsaanvraag	4
2.1 In welke gemeente een vergunning aanvragen?.....	4
2.2 Aantal taxi's per gemeente	5
2.3 De gemeentelijke taken	5
2.4 Belastingen	6
2.4.1 Taxidiensten.....	6
2.4.2 VVB-diensten	7
2.4.3 Voertuig vergund voor taxi én VVB.....	7
2.4.4 Diverse bepalingen	7
2.5 Tarieven taxidiensten.....	8
2.5.1 Algemene principes.....	8
2.5.2 Voorbeelden tarieven	9
2.6 Aanvraag om te stationeren op taxistandplaats op de openbare weg	11
2.7 Onderzoek vergunningsaanvraag.....	11
3 Tweetrapssysteem vergunning / kaarten	13
3.1 Vergunning.....	13
3.2 Kaarten en herkenningsteken.....	14
3.3 Vervangingen en reservevoertuigen.....	15
4 Taxameters en randapparatuur.....	15
5 Controle / handhaving / stopzetting.....	16
6 Centaurus en Vlaamse helpdesk	17

De gemeenten kregen een belangrijke taak toebedeeld in de Vlaamse taxireglementering. Ze staan in voor het afleveren van de vergunningen voor de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (VVB), en voor de controle op de afgeleverde vergunningen. Ze moeten ook de nodige taxistandplaatsen voorzien.

Zeker als er maar om de paar jaar een aanvraag voor (een verlening van) een taxi- of VVB-dienst ingediend wordt, is het voor de gemeentelijke medewerk(st)er in kwestie telkens opnieuw wat zoeken hoe de vork in de steel zit. Deze tekst beoogd in kort bestek de belangrijkste zaken op een rijtje te zetten, waarin ook zoveel mogelijk regelmatig terugkerende vragen verwerkt zijn.

1 Wetgeving

De regelgeving omtrent de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder wordt bepaald in

- het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg
- het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder
Bij dit besluiten horen 14 bijlagen met aanvraagformulieren, taxikaarten, enz. .. voor de gemeenten

U vindt deze regelgeving terug op (o.m.)

- www.codex.vlaanderen.be
- www.mobielvlaanderen.be
- www.just.fgov.be

1.1 Wat is een taxidienst?

Een taxidienst is een bezoldigde vervoersdienst van personen door middel van voertuigen die aan volgende eisen voldoet:

- met een voertuig voor ten hoogste 9 personen, inclusief de bestuurder
- de terbeschikkingstelling gebeurt vanop een standplaats op de openbare weg of een plaats die niet opengesteld is voor het verkeer (een private garage of parking dus)
- de cliënt bepaalt de bestemming
- de terbeschikkingstelling geldt voor
 - het volledige voertuig of
 - per plaats als collectieve taxidienst

Welke types voertuigen kunnen hiervoor ingezet worden?

Elk twee-, drie- of vierwielig motorvoertuig dat naar constructie en uitrusting geschikt is voor het vervoer van ten hoogste negen personen, de bestuurder inbegrepen, met uitzondering van de voertuigen die gebruikmaken van een hulpmotor, waarvan het vermogen niet hoger is dan 0,3 kW.

Het kan dus bijvoorbeeld gaan om een minibus, een personenwagen (eventueel dubbel gebruik), een sportwagen (2 plaatsen), kleine stadswagens (2 of 3 plaatsen), een velotaxi met sterke motor.

Voertuigtypes die niet in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld een bus voor 12 personen of een normale velotaxi.

1.2 Wat is een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder?

Een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder een bezoldigde vervoersdienst van personen door middel van voertuigen die aan volgende eisen voldoet:

- met een voertuig voor ten hoogste 9 personen, inclusief de bestuurder
- de ter beschikkingstelling duurt minimum 3 uur:
 - ofwel 1 rit
 - ofwel combinatie van ritten (bv afspraak met een bedrijf om regelmatig bezoekers op de luchthaven op te halen)
- een voorafgaandelijke registratie van de ritten op de zetel
- het opstellen van een schriftelijke overeenkomst. De overeenkomst kan aan boord zijn van het voertuig tijdens de dienst, maar moet getekend worden net voor het instappen.
- het VVB-voertuig wordt als geheel verhuurd (dus niet per zitplaats, zoals bij een collectieve taxi)

Bij wijze van boutade zijn in principe alle diensten in Vlaanderen taxidiensten, behalve als ze VVB's zijn (d.i. dus met overeenkomst en minstens 3 uur). Dit klinkt uiteraard zeer logisch. Maar het onderscheid tussen een taxidienst en een VVB-dienst is soms subtiel.

Bij luchthavenvervoer bijvoorbeeld:

- Een reisbureau stuurt de klant door naar een vervoerder. De klant betaalt aan de luchthaven. = taxidienst
- Een reisbureau groepeerde klanten en betaalt zelf de vervoerder. De ritten worden verzameld in 1 dienstverlening van minstens 3 u. Ook als er dan bijvoorbeeld 2 x 2 personen worden vervoerd is er geen probleem, want de klant is het reisbureau.
= VVB

Een VVB-dienst komt wellicht niet altijd aan de minimumduur van 3 uur. Om steeds correct te handelen kan de exploitant bijkomend een taxivergunning aanvragen voor zijn voertuig.

De duur van de VVB-rit is de duur van de rit mét passagiers (dus zonder de lege heen- of terugrit).

Maar een uitzondering is bijvoorbeeld een huwelijk, waarbij de gelukkigen naar de kerk gevoerd worden, daar uiteraard uitstappen, en na de viering terug in de wachtende VVB stappen.

1.3 Andere vormen

Er zijn nog verschillende andere vormen van vervoer. We sommen hier de belangrijkste op.

- Het **dringend ziekenvervoer**, wordt federaal geregeld.
- Voor het **niet-dringend liggend ziekenvervoer** (ambulances, vervoer door mutualiteiten) voorziet een decreet¹ de autoregulering van de sector.
- Het **niet-dringend zittend ziekenvervoer** valt onder de toepassing van het decreet personenvervoer. Een decreetswijziging² bepaalde dat dit niet langer het geval is. Maar een uitvoeringsbesluit dat deze bepaling in werking laat treden is er nog steeds niet.
- Hetzelfde geldt in principe ook voor het **niet-commercieel vervoer**, zoals DAV's, Mindermobielenvervoer, OCMW's,... Maar dit vervoer is eigenlijk de facto nooit gevat geweest door het decreet personenvervoer, want het gaat hier om onbezoldigd vervoer. Hier is dus geen specifieke regeling voor. Vele MMC's zijn trouwens lokaal gegroeid, en kunnen dus wel wat van elkaar verschillen. Het is wel belangrijk dat de vergoeding die gevraagd wordt louter kostendekkend mag zijn, maw niet winstgevend mag zijn. Daarom is de taxireglementering hier niet van toepassing: taxidiensten zijn een vorm van bezoldigd vervoer, en hier gaat het om een onkostenvergoeding (van pakweg 0,30 € per km) voor vrijwilligers.
- **Bijzondere vormen van geregeld vervoer** (decreet personenvervoer)
- **Geregeld vervoer** (decreet personenvervoer)

2 Vergunningsaanvraag

2.1 In welke gemeente een vergunning aanvragen?

¹ Decreet 30.04.2004 betr. het niet-dringend liggend ziekenvervoer, B.S. 22.06.2004, Inforumnr 195473

² Decreet 08.05.2009 wijz. Dec. 20.04.2001 betr. de organisatie van het personenvervoer over de weg, B.S. 06.07.2009, Inforumnr 239635

Een taxivergunning wordt uitgereikt door de gemeente waar de taxiuitbater wenst te rijden. En ofwel beschikt de exploitant er over standplaats op privé-grond, ofwel vertrekt hij van specifieke taxistandplaatsen gelegen op de openbare weg (zie ook 2.6.).

Een VVB-vergunning wordt uitgereikt door de gemeente waar exploitatiezetel van de uitbater is gevestigd. Dit betekent dus ook dat wanneer de exploitatiezetel van de VVB-dienst verhuist naar een andere gemeente, er een nieuwe VVB-vergunning moet aangevraagd worden in die gemeente.

(Opgelet, als op dat moment het jaareinde nadert, kan de exploitant best even wachten met de nieuwe aanvraag, want zo niet moet hij tweemaal de vereiste belasting betalen: één keer in de huidige gemeente en dan nog eens in de nieuwe gemeente. Zie ook 2.10.)

De VVB-vergunning geldt voor gans Vlaanderen. De taxivergunning enkel voor het grondgebied van de gemeente die de vergunning aflevert. Als een taxi-exploitant in meerdere gemeenten zijn diensten wil aanbieden, moet hij dus in meerdere gemeenten een taxivergunning aanvragen.

2.2 Aantal taxi's per gemeente³

De decretale norm is 1 taxi per 1000 inwoners. Dat wil zeggen dat er vergunningen kunnen, en moeten, uitgereikt worden tot die norm bereikt is. Daarboven komt de aanvrager op een officiële wachtlijst.

De gemeenteraad kan de norm, wegens welbepaalde redenen, verhogen of verlagen met 20% tot 0,8 of 1,2 taxi's per 1000 inwoners.

Verdergaande afwijkingen kunnen enkel mits akkoord van de Vlaamse minister van Mobiliteit (tenzij er zich op het grondgebied van die gemeente een luchthaven bevindt).

2.3 De gemeentelijke taken

De gemeenten staan in voor het afleveren van de vergunningen voor de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (VVB), en voor de controle op de afgeleverde vergunningen. Ze moeten ook de nodige taxistandplaatsen voorzien.

De gemeenteraad beslist over:

- het al dan niet heffen van een belasting voor taxidiensten, en de hoogte ervan (binnen de decretale beperkingen). De gemeenteraad beslist niet over de belasting op VVB-diensten, omdat die decretaal voor alle gemeenten vastgelegd is op 250 euro.

³ Zie art. 3 en 4 van het BVR 18.07.2003

- de taxitarieven, inclusief wijzigingen
- het inrichten van taxistandplaatsen
- een eventuele afwijking op de Vlaamse norm voor het aantal taxi's in de gemeente tot maximaal 80% of 120% (indien meer dan 20%, is ook het akkoord de Vlaams minister van Mobiliteit vereist)
- een gemeentelijk reglement.

Het College van Burgemeester en Schepen neemt een beslissing:

- over de taxitarieven, inclusief wijzigingen (op voorstel van de exploitant), indien er geen gemeenteraadsbeslissing is over de taxitarieven.
- over de inrichting van een taxistandplaats, indien de gemeenteraad dit gedelegeerd heeft.

Een gemeentelijk reglement is enkel nodig als de gemeente iets toevoegt aan de bestaande reglementering, zoals een belasting voor taxidiensten, specifieke tarieven (zoals een jongerentarief in het weekend), eventuele kledijvereisten, minimumnormen inzake milieu, ... Als u louter deze regelgeving volgt, dan hoeft u geen eigen taxireglement op te maken, want dat zou louter herhaling zijn van de Vlaamse regelgeving. (Maar het is ook niet verboden om in dat geval toch een taxireglement aan te nemen.)

Meer informatie en een voorbeeldreglement vindt u op de VVSG-website.⁴

2.4 Belastingen

2.4.1 Taxidiensten

De gemeente kán in een belastingreglement voor een taxivergunning volgende belastingen aannemen, binnen de maximumgrenzen bepaald door het decreet personenvervoer:

- bij een standplaats op privé-terrein:
 - ... euro (bedrag tussen 0 en 250 euro, te bepalen door de gemeenteraad) per jaar en per vergund voertuig
 - + ... euro (bedrag tussen 0 en 75 euro, te bepalen door de gemeenteraad) per jaar en per vergund voertuig wanneer het voertuig voorzien is van radiotelefonie;
- bij gebruik van taxistandplaatsen op de openbare weg:
 - ... euro (bedrag tussen 0 en 450 euro, te bepalen door de gemeenteraad) per jaar en per vergund voertuig, inclusief het gebruik van radiotelefonie.

⁴ www.vvsg.be > omgeving > mobiliteit > taxi's

2.4.2 VVB-diensten

Bij een vergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder bedraagt de belasting 250 (+ indexering) euro per jaar per vergund voertuig. Dit is een verplichte belasting.⁵

2.4.3 Voertuig vergund voor taxi én VVB

Wanneer eenzelfde voertuig ingezet wordt als een verhuurvoertuig met bestuurder en taxi dan bedraagt de belasting respectievelijk de verplichte VVB-belasting van 250 euro per jaar per vergund voertuig + de eventuele belasting die de gemeente heft op de taxivergunning.

2.4.4 Diverse bepalingen

De belastingen zijn verschuldigd voor **het hele jaar**, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning wordt afgegeven. De vergunninghouder is de eerste jaarlijkse belasting verschuldigd op het ogenblik van de afgifte van de vergunning en nadien telkens op 1 januari van het kalenderjaar.

Het bedrag van de belasting wordt **geïndexeerd**. Als we een belasting nemen van 250 euro (zoals het decretaal bepaalde bedrag voor de VVB-voertuigen), dan betekent dit voor 2012 per vergund voertuig:

December 2011 (basis 2004): 119,01

December 2000 (basis 2004): 93,29

$(119,01/93,29) \times 250 \text{ euro} = 318,92 \text{ euro}$

Totaal = 318,92 euro voor het jaar 2012

U vindt elk jaar het nieuwe bedrag terug op de VVSG-website.⁶

Om welk **soort belasting** gaat het?

⁵ Over die verplichting heerste lang onduidelijkheid. Die verplichting was altijd de bedoeling, zo leert de memorie van toelichting bij het decreet personenvervoer, maar in het decreet zelf was het ongelukkig verwoord dat de belasting op een VVB-dienst aanleiding 'kan geven' tot een belasting. Met de decreetswijziging van 08.50.2009 werd dat "geven aanleiding tot."

⁶ www.vvsg.be > omgeving > mobiliteit > taxi's > belasting taxi- en VVB-vergunning

Gezien de aard van deze belasting lijkt een kohierbelasting het meest voor de hand te liggen. De meeste gemeenten 'neigen' dan ook naar een kohierbelasting. Maar er zijn ook gemeenten die een kontantbelasting heffen bij de uitreiking van de vergunning, maar die dan de daaropvolgende jaren waarvoor de vergunning geldt, werken met een kohierbelasting. Een verwijziging naar de geldende VVB-reglementering volstaat. U hoeft hiervoor geen apart gemeentelijk belastingreglement op te maken⁷.

Vanwaar het verschil tussen verplichte belasting VVB-voertuigen en een facultatieve belasting bij taxidiensten?

Een vergunning voor de verhuur voertuigen met bestuurder (VVB) geldt voor gans Vlaanderen. En door een uniforme belasting te verplichten wordt 'vergunningshoppen' vermeden in die gemeenten die geen belasting heffen.

Een vergunning voor taxivoertuigen geldt enkel voor het grondgebied van de gemeente.

2.5 Tarieven taxidiensten

2.5.1 Algemene principes

De gemeenteraad stelt de toepasselijke tarieven vast. Als er geen gemeentelijke reglement gestemd werd in de gemeenteraad, dan stelt het bevoegde college de tarieven vast op voorstel van de exploitant.

De tarieven moeten in elk voertuig zichtbaar uitgehangen worden.

De federale maximumtarieven gelden niet langer in Vlaanderen. Het MB houdende de maximumprijzen voor taxivervoer is opgeheven voor het Vlaams Gewest.

Er zijn diverse mogelijkheden voor de tarieven in de vergunning (en dus ook op de taxikaart):

- eenzelfde tarief voor alle voertuigen van alle exploitanten binnen de gemeente (dit is eerder het geval in grotere steden)
- elk voertuig zijn tarievenset van A tot Z
- een verschillend tarief per categorie van voertuig voor alle exploitanten binnen de gemeente
- een verschillend tarief per categorie van voertuig voor alle exploitanten binnen de gemeente

⁷ Dit staat ook met zoveel worden in de gecoördineerde omzendbrief gemeentefiscaliteit (Omsendbrief BA-2004/03 van 14.07.2004 - B.S. 8 september 2004), II. 20 b) diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder: "opmerking. Gezien de tarieven opgelegd worden door de decreetgever moet er geen apart belastingsreglement opgemaakt worden; de belasting is hoedanook toepasselijk."

- eenzelfde tarief voor de taxivoertuigen die gemachtigd zijn om op de openbare weg te stationeren en een verschillend tarief voor de taxivoertuigen die niet gemachtigd zijn om op de openbare weg te stationeren
- één tarief voor alle verplaatsingen waarvan het begin- en het eindpunt gelegen is binnen de grenzen van de vergunningverlenende gemeente

De taxameter bevat enkel de tarieven die in de vergunning zijn vermeld. Er zijn tot 26 verschillende tarieven mogelijk: van A tot en met Z.

De taxameters kunnen verschillende tarieven berekenen: tarieven, forfaits of gecombineerd, onder andere voor bepaalde af te leggen afstanden, voor bepaalde categorieën van klanten, voor bepaalde evenementen of voor bepaalde periodes.

De tarieven moeten duidelijk omschreven zijn.

Zoals bijvoorbeeld:

- **Tarief A = rit met terugkeer naar vertrekplaats** = opnemingsbedrag € 2,40 + kilometerprijs € 1,15/km + wachtgeld € 25/u
- **Tarief B = rit zonder terugkeer naar vertrekplaats** = opnemingsbedrag € 2,40 + kilometerprijs € 2,30/km + wachtgeld € 25/u

NIET zoals bijvoorbeeld:

- **Tarief A** = opnemingsbedrag € 2,40 + kilometerprijs € 1,15/km + wachtgeld € 25/u
- **Tarief B** = opnemingsbedrag € 2,40 + kilometerprijs € 2,30/km + wachtgeld € 25/u

Het decreet personenvervoer bepaalt geen tarieven voor de VVB-diensten. Maar impliciet gelden natuurlijk wel een minimumtarief: een VVB moet rijden via een contract van minimum 3 uur. Het spreekt voor zich dat 10 of 30 of ook 50 euro voor 3 uur niet erg realistisch is.

2.5.2 Voorbeelden tarieven

Te berekenen tarieven:

- **Tarief A = rit met terugkeer naar vertrekplaats** = opnemingsbedrag € 2,40 + kilometerprijs € 1,15/km + wachtgeld € 25/u
- **Tarief B = rit zonder terugkeer naar vertrekplaats** = opnemingsbedrag € 2,40 + kilometerprijs € 2,30/km + wachtgeld € 25/u
- **Tarief C = rit vanaf 20 km zonder terugkeer naar vertrekplaats** = opnemingsbedrag € 2,40 + kilometerprijs € 2,00/km + wachtgeld € 25/u
- **Tarief D = voor vaste klanten, rit zonder terugkeer naar vertrekplaats** = opnemingsbedrag € 2,40 + kilometerprijs € 1,80/km + wachtgeld € 25/u
- **Nachttarief = voor een rit die begint tussen 22u en 6 u in** tarief A, B, C
of D = + € 2,00

Forfaitaire tarieven:

- Tarief E = **forfait voor rit binnen de ring** = opnemingsbedrag 8 euro
- Tarief F = **forfait voor rit tussen 22u en 6u op het grondgebied van de gemeente** = € 12
- Tarief G = **forfait voor rit gemeente naar Brussels Airport en indien besteld, voor rit Brussels Airport - gemeente** = € 75
- Tarief H = **forfait voor rit gemeente tot luchthaven Luik en indien besteld, voor rit Brussels Airport - gemeente** = € 102

Opmerking: gezien het om een forfait handelt, geen nachttarief!

Speciale tarieven:

- Tarief K = **forfaitair maandabonnement stadsritten voor 65+** = € 75
- Altijd samen met een tweede tarief L = **ritten vallend onder het maandabonnement** = opnemingsbedrag, kilometerbedrag, wachtgeld & nachttarief = € 0
- Tarief N = **standaardrit van de gemeente naar Brussels Airport inbegrepen 55 km en 30 minuten of omgekeerd indien besteld** = € 69 + verhoogd met extra km en extra wachtgeld aan tarief A

Collectieve taxirit:

- Alleen als de taxameter dit kan uitvoeren!
- Tarief O = forfait voor collectieve taxirit van de gemeente naar de luchthaven per klant = € 30

Commerciële kortingen:

- Forfait voor een bepaald traject voor 1 bepaalde klant
- Altijd lager dan de vergunde tarieven of prijzen
- Deze kortingen worden op het einde van de rit ingetikt of via een centrale doorgestuurd
- Enkel toelaten als de taxameter dit kan verwerken
- Bv. een gewone klant betaalt in stad X van straat Y naar het station 15 euro. En de exploitant heeft met het hotel in die straat een deal gesloten waarbij klanten van dat hotel voor diezelfde rit maar 12 euro moeten betalen. Het zal hier dus gaan om een lager tarief dan het basistarief, voor een vooraf bepaalde rit voor vooraf bepaalde klanten.
Dit kan ook in plaats van een vast (lager) bedrag, om een vast percentage gaan. Bv. in Zaventem zijn er taxi-exploitanten die voor de klanten van bepaalde reismaatschappijen bv standaard 20 % korting toekennen op het basistarief. Dit – lager – eindbedrag is dus telkens het te betalen bedrag dat verschijnt op de taxameter.

Sociaal tarief:

- De taxichauffeur rijdt aan het normale tarief, maar de klant kan een deel van het eindbedrag betalen met een taxicheque (aangeschaft/verkregen via de stad), en betaalt dus niet het volledige bedrag dat op de taxameter aangegeven wordt aan de taxichauffeur. De taxichauffeur krijgt via de stad – obv zijn ontvangen taxicheque – een vergoeding voor die minderinkomst.

2.6 Aanvraag om te stationeren op taxistandplaats op de openbare weg

De gemeente moet geschikte en voldoende taxistandplaatsen voorzien op de openbare weg als een kandidaat-exploitant hiervoor een vergunning aanvraagt en moet de beschikbaarheid ervan garanderen. Dit laatste beoogt de controle op het foutparkeren op de taxistandplaatsen door particuliere wagens.

Zo kan ook een taxi-exploitant uit een andere gemeente die in de gemeente waar hij zijn vergunning aanvraagt geen garage of parking heeft opereren, vanop de taxistandplaats(en).⁸

Een taxistandplaats voorzien is verplicht, het aantal niet.⁹

De gemeenteraad beslist wel over de taxistandplaatsen, maar dit gebeurt na overleg met de taxi-exploitanten.

Het aantal is

- “voldoende”
- “ in verhouding tot het aantal vergunningen, uitgereikt aan taxi's die mogen gebruikmaken van taxistandplaatsen op de openbare weg,”
- ten minste één taxistandplaats aan de hoofdhalttes van De Lijn.

Een exact aantal wordt dus (gelukkig) niet bepaald. Hoeveel er best voorzien worden, wordt dus bepaald op basis van voornoemd overleg en van het gezond verstand.

2.7 Onderzoek vergunningsaanvraag

Alvorens een gemeente een vergunning kan uitreiken, dient de aanvrager heel wat gegevens en documenten te bezorgen:

⁸ Zie art. 38 van het decreet personenvervoer

⁹ Zie art. 39 van het decreet personenvervoer, en art. 43 en 44 van het taxibesluit. En in de begeleidende nota aan de Vlaamse regering bij dit Besluit lezen we: *“De belastingen die de exploitant per voertuig betaalt, zijn niet enkel voor het administratieve beheer en de controle op de taxidiensten, maar zijn ook bedoeld voor de inrichting en het onderhoud van de standplaatsen op de openbare weg. Momenteel wordt hier weinig of zelden rekening mee gehouden door de gemeenten. De gemeente moet dus in voldoende en geschikte taxistandplaatsen voorzien, desgevallend in samenspraak met andere wegbeheerders.”*

- een uniek ondernemingsnummer
- de identificatie van de aanvrager: natuurlijk- of rechtspersoon (BVBA, NV, VZW, zelfstandige, enz.)
- een attest van kennis basisbeheer van een onderneming
 - Deze documenten worden afgeleverd door het ondernemingsloket. Daartoe moet de exploitant een opleiding gevolgd hebben, of aantonen dat hij die kennis bereikt heeft door ervaring.
- een uittreksel uit het strafregister (vervangt getuigschrift van goed gedrag en zeden voor de zelfstandige). Indien het om een firma gaat, is het uittreksel van de zaakvoerder(s) vereist.
 - Als de aanvrager geen blanco strafblad kan voorleggen, kan de gemeente op die basis de vergunning weigeren. Maar dat hoeft niet. De gemeente kan bijkomende informatie vragen over de opgelopen straf. En als het bijvoorbeeld gaat om een bouwovertreiding, kan de gemeente oordelen dat dit niet relevant is voor de vergunning van een VVB. Die redenering zou ook kunnen gevolgd worden voor iets dat al zeer lang geleden is. Als het bijvoorbeeld zou gaan over dronkenschap achter het stuur, wordt het natuurlijk wel zeer relevant.
- in regel met sociale lasten
- in regel met fiscale lasten: attest van de belastingen
 - Indien reeds bestaand: in regel zijn met de belastingen.
 - Indien niet, dan moet er een afbetalingsplan gerespecteerd worden. De gemeente heeft, mits motivering, de mogelijkheid om de looptijd van de vergunning te beperken.
- de kandidaat-exploitant dient over het voertuig te beschikken
 - Luidens het decreet personenvervoer betekent dit een bewijs van de aankoop, afbetaling of leasing (huur of aankoopformule) van het voertuig
 - Voor de Vlaamse overheid is het evenwel ook voldoende om een voertuig besteld te hebben (bestelbon). Dit getuigt van een voldoende aangetoond engagement.
 - Bij een aanvraag voor de wachtlijst moet de kandidaat pas over een voertuig beschikken als het dossier behandeld wordt.

Als de gemeente bijkomende documenten wenst op te vragen, bovenop diegene die vereist zijn door de Vlaamse regelgeving, moet ze hiertoe een gemeentelijk reglement maken (of moet ze dit opnemen in een eventueel reeds bestaand gemeentelijk taxireglement).

Ook bij de verleningsaanvraag moeten de nodige documenten bezorgd worden.

De verlenging van een vergunning is eigenlijk een 'hernieuwing'. Met andere woorden, de exploitant moet een aanvraag indienen alsof hij een nieuwe vergunning aanvraagt. Dus met een getuigschrift voor goed gedrag en zeden, attest dat hij in orde is met de fiscale en sociale lasten, ... Dit zijn zaken die niet per definitie nog hetzelfde zijn als toen de eerste vergunning aangevraagd werd. Attesten die bij zijn eerste vergunningsaanvraag werden afgeleverd en in principe niet zullen veranderd zijn (bv. basiskennis bedrijfsbeheer, statuten van het bedrijf) hoeven niet opnieuw opgevraagd te worden.

Deze verlenging moet opnieuw beslist worden door het college.

3 Tweetrapssysteem vergunning / kaarten

3.1 Vergunning

De gemeente moet eerst voor zichzelf bepalen hoe ze met de vergunning(saanvrag)en omgaat. Volgt ze gewoon de Vlaamse regelgeving? Of wenst ze een belasting op taxidiensten in te voeren? Of een sturende rol te spelen in de tarifiering? Zijn er (bijkomende) taxistandplaatsen nodig?

Binnen dit door haar uitgewerkte kader onderzoekt de gemeente of de aanvrager aan alle decretale en gemeentelijke vereisten voldoet. Als dit het geval is, verleent ze de vergunning. Daarbij gebeurt ook de toewijzing van de identificatienummers (TAXI 0001) en de herkenningstekens (VVB 0001).

Een vergunning is 5 jaar geldig.

*Wanneer begin de gemeente best met de voorbereiding van **de verlenging** van de vergunning?*

De Centaurusdatabank geeft 6 maanden op voorhand een verwittiging.

Dit lijkt lang. Maar zo kan de gemeentelijke medewerker tijdig de exploitant verwittigen zodat die de nodige documenten kan beginnen opvragen. 4 maanden blijkt een normale doorlooptijd. De twee maanden extra kunnen eventuele problemen helpen opvangen. Misschien valt nu net de vakantieperiode en komt het College minder frequent bijeen.

De hernieuwing start sowieso pas na het aflopen van de bestaande vergunning.

*Is een **tijdelijke vergunning** mogelijk?*

Een tijdelijke vergunning is mogelijk en is ook een volwaardige vergunning. De vergunning wordt dan afgeleverd voor een bepaalde duur.

Een vergunning waarin geen 'bepaalde duur' bepaald is, is 5 jaar geldig.

Bijvoorbeeld: bij de verlengingsaanvraag blijkt dat de aanvrager een betalingsachterstand heeft bij de RSZ. De aanvrager argumenteert dat dit slechts van tijdelijke aard is en dat hij dit de volgende maanden stelselmatig zal aanzuiveren. De gemeente kan dan beslissen een tijdelijke vergunning te geven van een aantal maanden.

*Wat als de exploitant **bijkomende voertuigen** wenst in te zetten?*

Er moet geen nieuwe vergunning uitgereikt worden, maar de huidige vergunning moet uitgebreid worden met het bijkomend aantal voertuigen. Het schepencollege moet daar zijn toestemming voor geven. De vergunning loopt qua timing dus gewoon verder.

*Wat als een taxi-exploitant zijn **taxi-voertuig** ook wil inzetten **als VVB**?*

De exploitant moet een aanvraag indienen voor het verhuren van een voertuig met bestuurder, via het aanvraagformulier en de daarin gevraagde documenten. Vervolgens reikt de gemeente een vergunning en kaart uit.

3.2 Kaarten en herkenningstekens

Het goedkeuren en afleveren van een vergunning brengt verschillende uitvoeringsmodaliteiten en vereisten met zich mee.

De gemeente bezorgt de exploitant, naargelang het om een taxi- en/of een VVB-dienst gaat,

- taxikaarten: 2 kaarten per taxi, een verschillende kleur (die vrij te kiezen is¹⁰) voor standplaats openbare weg en privégrond, concrete invulling van het voertuig
- een VVB-kaart + 2 herkenningstekens. Deze kaart dient wit met zwarte letters te zijn.

Als een voertuig uit dienst genomen wordt en vervangen wordt door een nieuw voertuig, moet er geen nieuwe vergunning afgeleverd worden (het aantal voertuigen blijft immers gelijk), volstaat het de gegevens op de vergunning aan te passen, en een nieuwe taxikaart af te leveren met de correcte gegevens van het voertuig. De vorige kaart wordt vernietigd en op de

¹⁰ Taxibesluit:

Art. 2 § 5. Ieder voertuig krijgt twee taxikaarten, waarvan de modellen zijn gevoegd als bijlage III bij dit besluit. De gemeente bepaalt de kleuren van de taxikaart, bedoeld in artikel 15, tweede lid, afhankelijk of het taxivoertuig al dan niet mag stationeren op de openbare weg. De kleur, die niet zwart of wit mag zijn, moet zo gekozen worden dat er geen verwarring mogelijk is met de kleuren, gekozen door de aangrenzende gemeente.

De reservevoertuigen krijgen een reservekaart, waarvan het model is gevoegd als bijlage IV bij dit besluit. De kleur van de reservekaart is wit. Het aantal reservevoertuigen is beperkt: voor elke begonnen schijf van tien toegelaten taxivoertuigen is er maar één reservevoertuig.

Art. 48 § 3. Ieder toegelaten voertuig krijgt een kaart voor een verhuurvoertuig met bestuurder. Het model van de kaart is als bijlage X bij dit besluit gevoegd. De kaart wordt in het voertuig bewaard.

nieuwe kaart worden de correcte nieuwe gegevens ingevuld. De exploitant legt hierbij de nodige documenten voor zoals aankoopbewijs, verzekering, technische controle,...

Bijvoorbeeld: een exploitant vraagt om zijn vergunning met een aantal voertuigen te verminderen (3 voertuigen verkocht) en te vermeerderen (2 nieuwe voertuigen gekocht). Dan moet hij de 3 oude kaarten terug binnenbrengen. En de gemeentebestuurder moet hem twee nieuwe kaarten afleveren, met de gegevens van de nieuwe voertuigen. Die mag hiervoor de oude nummering gebruiken (als de teruggebrachte kaarten bv. 0001, 0002 en 0003 waren, kan hij de nieuwe kaarten nummeren als 0001 en 0002). Aangezien het aantal vergunde voertuigen wijzigt, moet ook de vergunning zelf gewijzigd worden. Dit gebeurt door het schepencollege.

3.3 Vervangingen en reservevoertuigen

Reservevoertuigen voor taxidiensten krijgen alle een – witte – reservekaart. Het aantal reservevoertuigen is beperkt tot 1 reservevoertuig per begonnen schijf van 10 vergunningsvoertuigen.

Een tijdelijk vervangingsvoertuig is mogelijk voor maximum 3 maanden. Hiervoor is een vervangkaart nodig. (Indien het voertuig definitief vervangen wordt moet de taxi-kaart of VVB-kaart vervangen worden door een nieuwe kaart met de correcte voertuiggegevens (chassisnummer, kenteken,...)

Er moet geen nieuwe belasting geheven worden voor het lopende jaar. De belasting wordt eigenlijk geïnd per herkenningsteken/kaart, dus voor een welbepaald aantal voertuigen. Als een voertuig uit roulatie genomen wordt en vervangen wordt door een nieuw voertuig blijft het aantal gelijk, en moet er dus geen bijkomende of nieuwe belasting geheven worden.

4 Taxameters en randapparatuur

Alle taxivoertuigen moeten uitgerust zijn met **een Europees gehomologeerde taxameter** en – daarin al dan niet geïntegreerde – randapparatuur, dit onder meer een ticket kan afprinten voor de reiziger.

Volgende taxameters/randapparatuur hebben reeds de dienststaten, vervoerbewijzen en controlerapporten kunnen produceren:

- Rauwers/ Taxitronic (GOBOX BCT)
- Varoco/ Digitax (F1 + Combust)

- Varoco/ Digitax (Spiegeltaxameter + Combustax)
- Metrotax/ ATA (Primus + DAP10streetlocator)
- Krautli/Hale (Microtax 06 + randapparatuur)
- Krautli/Hale(mirror taximeter SPT-02 + randapparatuur)
- Euphoria software (CABMAN CS)
- Quipment (Megtax)
- Varoco Digitax F1 + DAP10streetlocator
- Metrotax/ATA (Primus + een tweede model randapparatuur)

Daarenboven moet er ook op toegezien worden dat die taxameters **op een correcte manier geïnstalleerd** werden. De installatie van de taxameters moet gekeurd worden door een erkend keuringsorganisme. Momenteel zijn er 4 erkend:

- Belgisch Meetinstituut BVBA
- METROTAX BVBA
- VAROCO BVBA
- KRAUTLI NV

De gemeente moet dus niet enkel de keuring van de taxameter maar ook de keuring van de installatie ervan controleren.

Het Vlaams decreet personenvervoer bepaalt immers dat elke taxi moet uitgerust zijn met een taxameter + randapparatuur of een geïntegreerde taxameter. Die taxameter zelf moet MID-gehomologeerd (lees: Europees gekeurd) zijn.

Een KB (federaal dus) bepaalt dat ook de effectieve correcte installatie van die taxameter moet gekeurd worden. Dit is verplicht sinds 01.01.2011

5 Controle / handhaving / stopzetting

Tijdens de looptijd van de vergunning zijn er twee verschillende systemen mogelijk voor de vaststelling en sanctie bij inbreuken.

- Bij het **strafrechtelijk** systeem maken de politiediensten een proces-verbaal op van hun vaststellingen. Dit wordt bezorgd aan het parket en afgehandeld door de politierechtbank.
- Het **administratiefrechtelijk** systeem voorziet dat de vergunningverlener een sanctie kan opleggen. Bij een vermoeden van fraude of andere inbreuken, of voor een controle, kan de gemeentelijke ambtenaar de exploitant uitnodigen voor een verhoor. Die verklaring wordt neergeschreven en ondertekend door de exploitant en de vergunningverlener. Dit kan leiden tot een schorsing of een intrekking van de vergunning. De opgelegd sanctie moet evenwel steeds proportioneel zijn.

De vergunning kan beëindigd worden wegens:

1. Het niet afhalen taxikaarten binnen de 3 maanden
2. Vrijwillige stopzetting
3. Faillissement
4. Schorsing of intrekking ten gevolge van een beslissing van de provinciegouverneur (onwettig ronselen)
5. Schorsing of intrekking door het College van Burgemeester en Schepenen

6 Centaurus en Vlaamse helpdesk

De **Centaurus-databank** is een communicatieplatform voor de Vlaamse taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder.

Voor de gemeenten vormt het een handig instrument om vergunningen aan te maken, op te volgen, na te kijken of een kandidaat-exploitant reeds exploiteerde en de vergunning geschorst of ingetrokken werd, ...

Een formele verplichting om die te gebruiken is er (nog) niet. Maar Centaurus is zo gebruiksvriendelijk en geeft in die mate een inhoudelijke en praktische ondersteuning dat de gemeenten de databank spontaan zijn gaan gebruiken.¹¹ Van in het begin was er immers een klankbordgroep van gemeentelijke gebruikers en een grote luister- en aanpassingsbereidheid van de ontwerpers van de databank. Centaurus is in te vullen door de gemachtigde gemeentelijke ambtenaren. De gemeentesecretaris geeft toegangsrechten.¹²

Centaurus vormt ook een controle-instrument voor politie, belastingen, Sociale Inspectie, Gemeenschappelijk Waarborgfonds voor motorvoertuigen, De Lijn.

Er is een **Vlaamse helpdesk** in verband met taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder: Eric Sempels, eric.sempels@mow.vlaanderen.be, 02/553 78 26.

¹¹ Een handleiding vindt u op www.vvsg.be > omgeving > mobiliteit > taxi's

¹² Gebruiksrechten aanvragen via : <http://www.corve.be/projecten/lokaal/gebruikersbeheer/index.php>