

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering betreffende wijzigingsbepalingen aan de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer
- principiële goedkeuring

Samenvatting

Door middel van het voorliggende besluit worden een aantal bepalingen uit het Besluit van de Vlaamse regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer van 8 november 2019 aangepast of gecorrigeerd.

De wijziging met de meeste impact is het schrappen van de verplichte wachttijd van 15 minuten bij een bestelde rit. Daarnaast zijn de aanpassingen vooral technisch of tekstueel zowel in de tekst van het besluit als in enkele bijlagen bij het besluit.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit dossier heeft betrekking op het beleidsveld gemeenschappelijk vervoer, namelijk op het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur, vermeld in artikel 6, §1, X, 8°, van de bijzondere wet, met inbegrip van het prijsbeleid.

Dit besluit wijzigt het besluit van 8 november 2019 dat uitvoering geeft aan het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer.

Dit besluit betreffende wijzigingsbepalingen aan de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer, concretiseert de vooropgestelde beleidsdoelstellingen, namelijk:

- de taxi als een meer aantrekkelijk en toegankelijk vervoersmiddel op de kaart zetten, zonder daarbij elementen zoals kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact uit het oog te verliezen;
- naar een nieuw evenwicht gaan waarbij zowel de huidige taxisector als nieuwe vervoersconcepten kansen krijgen binnen eenzelfde wettelijk kader;

- een streven naar een hoger taxigebruik of gedeeld wagengebruik strookt ook met een streven naar een meer duurzame mobiliteit.

2. INHOUD

ALGEMENE TOELICHTING

Het behoud van de 15 minuten regeling heeft een groot ongewenst neveneffect. Zeker in stedelijk gebied is er een optimale inzet van taxi's mogelijk en waarbij het geen 15 minuten zal duren eer de taxi van een bestelde rit ter plaatse is. Dit zou betekenen dat de klant de resterende tijd van de 15 minuten op straat moet wachten eer deze kan instappen en de rit kan aanvangen. Dit staat haaks op een optimale inzet van mobiliteit wat juist het opzet is van onder meer deze hervorming.

En aangezien de bedoeling van de wetgever is om het aanbod aan taxivoertuigen te doen toenemen, is het aangewezen om deze beperkende tijdsbepaling op te heffen. Ik heb mij in die zin ook reeds uitgesproken tijdens een actuele vraag in het Vlaamse Parlement (d.d. 29.01.2020)

In voorliggend besluit worden, naast de aanpassing van de definitie van de bestelde rit, ook technische en tekstuele verbeteringen aangebracht bij een aantal artikelen en ook in enkele bijlagen. Ze worden hierna toegelicht.

In de bijlagen werden de invulvelden verduidelijkt zodat ze correcter digitaal kunnen gegenereerd worden vanuit de databank Centaurus2020.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1 wordt besproken in de algemene toelichting.

Art. 2 en 3 zorgen ervoor dat het koninklijk besluit technische eisen met zijn volledige referentie wordt vermeld.

Art. 4 zorgt voor een woordgebruik dat consistent is met de toepasselijke federale regelgeving.

Art. 5 neemt de onduidelijkheid weg die gerezen was over het gebruik van het taxilicht. Dit nieuwe artikel stelt duidelijk dat een taxilicht en meetinstrument altijd samen gaan. Dat moet de herkenbaarheid op straat ten goede komen. Wie een voertuig met een taxilicht ziet, weet zo dat hij daar zonder bestelling vooraf kan instappen.

Art. 6 brengt een technische vereiste in overeenstemming met de huidige technologie.

Art. 7 maakt een duidelijker onderscheid tussen de verplichtingen die gelden voor meetinstrumenten en voor andere apparatuur dan een taximeter inzake de gegevens die moeten geregistreerd worden bij het begin, tijdens en op het einde van de rit.

Art. 8 zorgt voor een woordgebruik dat consistent is met de toepasselijke federale regelgeving.

Art. 9 wijzigt de datum waarop de overdracht en opslag van de ritgegevens verplicht wordt gesteld van 1 juli naar 1 november 2020. De gegevensbank is beschikbaar vanaf 1 juli, en de overdracht zal ook mogelijk zijn, maar de taxisector heeft zich de voorbije maanden onvoldoende kunnen

voorbereiden. Door met enkele bedrijven uitgebreid te testen, kan de werking van de gegevensbank ook robuuster worden gemaakt.

Art. 10 voegt in het aanvraagformulier voor de vergunning in de bijlage 1 enkele velden toe inzake voertuigkenmerken

Art. 11 past het vergunningsmodel in de bijlage 2 aan in functie van de overeenkomstige terminologie uit het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017.

Art. 12 vervangt in de vergunningskaart in de bijlage 3 het woord „nummerplaat” door „kentekenplaat”.

Art. 13 maakt op de bestuurderspas in de bijlage 7 de bepaling over het vervoer van rolstoelgebruikers duidelijker.

Art. 14 vervangt in de overeenkomst voor ceremonieel vervoer in de bijlage 9 het woord „nummerplaat” door „kentekenplaat”.

Art. 15 voegt 6 bepalingen toe aan de boetecatalogus in de bijlage 10. Deze toevoegingen hebben betrekking op mogelijke misbruiken van de vergunningskaarten, het vervoeren van mensen in een rolstoel en het schenden van de voorwaarden bij een verkregen uitzondering inzake emissienormen.

Art. 16 laat de artikelen 3 en 4 pas ingaan op 1 juli, aangezien de te wijzigen artikelen 29 en 30 zelf pas op 1 juli van kracht worden.

Art. 17 spreekt voor zich.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen impact op de begroting van de Vlaamse overheid.

Het advies van IF is gunstig en is van 18.05.2020. De technische vraag van IF over artikel 16 is beantwoordt in deze nota (zie punt 2)

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen impact op het personeel van de Vlaamse overheid.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is geen impact op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Na de principiële goedkeuring wordt het ontwerpbesluit voor advies bezorgd aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Vlaamse Toezichtcommissie. Vervolgens, al dan niet na aanpassing van het ontwerp van besluit op basis van de gemaakte opmerkingen en tweede principiële

goedkeuring op de Vlaamse regering, wordt ook advies gevraagd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering betreffende wijzigingsbepalingen aan de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken:
 - a. te gelasten over het voormelde ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) in te winnen;
 - b. te gelasten over het voormelde ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens in te winnen;
 - c. te gelasten over het voormelde ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemd advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het goed te keuren besluit van de Vlaamse Regering met inbegrip van 6 bijlagen;
- het advies van de Inspectie van Financiën d.d. 18.05.2020