

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
- Tweede 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.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

1. *Eerste principiële goedkeuring*

De Vlaamse Regering verleende op 29 mei 2020 haar eerste principiële goedkeuring aan het ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering betreffende wijzigingsbepalingen aan de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer (VR 2020 2905 DOC.0525/1, VR 2020 2905 DOC.0525/2, VR 2020 2905 DOC.0525/3, VR 2020 2905 DOC.0525/4, VR 2020 2905 DOC.0525/5, VR 2020 2905 DOC.0525/6, VR 2020 2905 DOC.0525/7, VR 2020 2905 DOC.0525/8).

2. *Advies Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)*

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna MORA) heeft op 26 juni 2020 haar advies verleend.

Punt 2 van het advies van de MORA heeft betrekking op het opheffen van de woorden ‘minstens vijftien minuten’ in de definitie van een bestelde rit.

Punt 3 van het advies heeft betrekking op de handhaving van het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer en het uitvoeringsbesluit.

Op beide punten wordt hieronder verder ingegaan en op welke vlakken de opmerkingen van de MORA een wijziging aan het wijzigingsbesluit al dan niet noodzakelijk zijn.

Opheffing vijftien minuten

De MORA is kritisch ten opzichte van de afschaffing van de woorden ‘minstens vijftien minuten’ in de definitie van een bestelde rit. Zij meent dat dit het moeizaam bereikte evenwicht tussen de twee voornaamste taxicategorieën, namelijk straattaxi’s en standplaatstaxi’s zal verstoren.

Bij de totstandkoming van het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer was de boodschap van de decreetgever zeer duidelijk om de taxiregelgeving te actualiseren en te moderniseren en zo naar een nieuw evenwicht te gaan waarbij zowel de huidige taxisector als nieuwe vervoersconcepten kansen krijgen binnen eenzelfde wettelijk kader.

In dit licht heeft de decreetgever op de plenaire zitting van het Vlaams Parlement op 29 januari 2020 de visie van de minister gevraagd op de zogenaamde ‘vijftienminutenregel’ in het uitvoeringsbesluit betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer. In de plenaire zitting werd uitvoerig bediscussieerd en trad de decreetgever de visie van de minister bij dat de zogenaamde ‘vijftienminutenregel’ niet overeenstemde met de wil van de decreetgever en haar betrachtingen met het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer.

De ‘vijftienminutenregel’ werd aanzien als een te grote belemmerende regel voor de modernisering van de taxisector en het uitbouwen van het potentieel van deze sector in het verhaal van Basisbereikbaarheid.

Met het afschaffen van de ‘vijftienminutenregel’ geeft de minister gehoor aan deze visie die gedeeld wordt door de decreetgever.

Ook al worden de woorden “minstens vijftien minuten” opgeheven uit het uitvoeringsbesluit, wordt nog altijd getracht om een evenwicht te behouden tussen de standplaatstaxi’s en de straattaxi’s. Het is namelijk nog altijd een vereiste voor een straattaxi dat de rit besteld is vooraleer zij binnen

de perimeter van de standplaatsen en het grondgebied van Luchthaven Brussel-Nationaal kan komen.

De opmerkingen van de MORA zijn zeker te begrijpen, maar de decreetgever heeft zeer duidelijk aangegeven welke richting ze uit wil met het individueel bezoldigd personenvervoer.

Handhaving

De MORA merkt op dat met de wijziging in artikel 7 aan artikel 33 van het uitvoeringsbesluit er geen kilometerstand wordt bijgehouden op de dienststaat tijdens en na de dienst. Zij geeft aan dat in dit geval de ritafstanden per rit raadpleegbaar zouden moeten zijn in de databank die de Vlaamse overheid voorziet voor de beveiligde opslag van de gegevens. Als dit niet het geval zou zijn, verliezen de handhavers immers de mogelijkheid om te controleren of een bestuurder de snelste route heeft genomen.

Binnen de databank wordt het startpunt en het eindpunt van de route opgevraagd, zodat de politie op het moment van controle van het voertuig kan nakijken of het voertuig wel de kortste route volgt t.o.v. het startpunt. Het automatisch overnemen van de kilometertellerdata in andere apparatuur is technisch bijna onmogelijk omdat een kilometerteller objectief en afgeschermd is. Het real-time doorsturen van gps-gegevens is veel betrouwbaarder en minder gevoelig voor fouten. Het is bijgevolg niet noodzakelijk om dit op te vragen tijdens en na de dienst.

De MORA heeft een opmerking betreffende het model van vergunningskaart, deze opmerking is gedeeltelijk meegenomen. Het telefoonnummer van de lokale politie is toegevoegd aan het model, maar het nummer 101 blijft ook behouden, gezien in de praktijk sommige klachten een dringende interventie vereisen.

Verder haalt zij aan dat de huidige regelgeving voor verwarring kan zorgen betreffende het gebruik van de tarieven- en vergunningskaarten. De regeling wordt herschreven in die zin dat, als er een tarievenkaart moet worden gebruikt, die niet langer moet worden verwisseld met de vergunningenkaart. Beide kaarten moeten in voorkomend geval worden uitgehangen, de ene aan de achterraut, de andere aan de zijruit.

De regelgeving zou echter duidelijk moeten zijn. Zeker wanneer dit gelezen wordt in het licht van de soort dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer wordt uitgevoerd. Straattaxi's zonder taximeter en licht, voeren enkel bestelde ritten uit en hebben bijgevolg geen tarievenkaart nodig. Taxi's met meter en licht hebben wel een tarievenkaart nodig, aangezien zij niet enkel bestelde ritten uitvoeren. Indien een taxi met meter en licht desgevallend een rit uitvoert met een voorafgaande prijsafpraak, dan is een tarievenkaart dan weer niet noodzakelijk.

De MORA wijst verder terecht op een verkeerde verwijzing in artikel 17, 10° van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer. Dit wordt aangepast met het nieuw ingevoegde artikel 3.

Wat betreft de boetetabel zijn alle opmerkingen meegenomen.

3. Advies Vlaamse Toezichtcommissie (VTC)

Het advies van de VTC (advies Wetgeving VTC nr. 2020/18 van 30 juni 2020) geeft geen aanleiding tot aanpassing van de tekst van het ontwerpbesluit. De Commissie verwijst n.a.v. van dit ontwerpbesluit naar haar eerdere advies bij het ontwerp verzameldecreet MOW (VTC nr. 2020/8) en het advies bij het besluit Vlaamse Regering van 8 november 2019. Dat laatste advies is volgens het advies bij het verzameldecreet daar correct verwerkt. Het gaat dus enkel nog om de bekommernissen die de VTC formuleert in randnummers 35-37 van haar advies 2020/8 bij het verzameldecreet. Daar wordt aandacht gevraagd voor de noodzaak op anonimiteit voor de

gebruiker van taxidiensten en voor de bestuurder als hij niet in dienst is. In die zin wordt de aanbeveling in het voorliggende advies 2020/18 verstaan om de granulariteit van de doorgestuurde registraties te herbekijken.

In de repliek op de adviezen van de VTC en de Raad van State in de memorie van toelichting bij het ontwerp verzameldecreet MOW is daarop duidelijk aangegeven dat er een gegevensbeschermingseffectbeoordeling zal gebeuren bij het uitwerken van de prijs- en rittendatabank Chiron, en dat het geenszins de bedoeling is om gegevens over gebruikers te verzamelen. Er wordt ook voorzien in een strikt toegangs- en gebruikersbeheer van de databank. Dit zal verder worden uitgewerkt in het besluit dat de werking van de databank Chiron zal regelen, in uitvoering van de nieuwe decretale bepalingen, zoals gewijzigd door het verzameldecreet MOW. De bepalingen m.b.t het doorsturen van gegevens die in voorliggend ontwerpbesluit zijn opgenomen, zijn zuiver technisch van aard en actualiseren de tekst van het besluit van 8 november 2019 volgens de mogelijkheden van de beschikbare apparatuur.

2. INHOUD

ALGEMENE TOELICHTING

Er wordt vastgesteld dat de verwachte komst van nieuwe spelers op de markt van het individueel bezoldigd personenvervoer gedeeltelijk uitblijft omwille van de te beperkende bepaling inzake de zogenaamde 15 minutenregeling.

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).

De verschillende betrokken belanghebbenden werden hierover geconsulteerd en hun suggesties en bekommernissen werden in de mate van het mogelijke meegenomen, opdat dit besluit een zo breed mogelijk draagvlak zou hebben.

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 4 zorgen ervoor dat het koninklijk besluit technische eisen met zijn volledige referentie wordt vermeld.

Art. 3. spreekt voor zich.

Art. 5 zorgt voor een woordgebruik 'kentekenplaat' dat consistent is met de toepasselijke federale regelgeving.

De tweede paragraaf wordt aangepast zodat de vergunningenkaart niet langer moet worden verwisseld door de tarievenkaart.

Art. 6 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. 7 brengt vooreerst een technische vereiste in overeenstemming met de huidige technologie.

De tweede paragraaf wordt aangepast in die zin dat de tarievenkaart in voorkomend geval moet worden aangebracht aan de achterste rechter zijruit, rechts onderaan. De vergunningenkaart blijft dan hangen aan de achterruit, rechts onderaan.

Art. 8 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. 9 zorgt voor een woordgebruik dat consistent is met de toepasselijke federale regelgeving.

Art. 10 wijzigt de datum waarop de overdracht en opslag van de ritgegevens verplicht wordt gesteld van 1 juli 2020 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. 11 voegt in het aanvraagformulier voor de vergunning in de bijlage 1 enkele velden toe inzake voertuigkenmerken.

Art. 12 past het vergunningsmodel in de bijlage 2 aan in functie van de overeenkomstige terminologie uit het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017.

Art. 13 vervangt in de vergunningskaart in de bijlage 3 het woord „nummerplaat” door „kentekenplaat”.

Art. 14 maakt op de bestuurderspas in de bijlage 7 de bepaling over het vervoer van rolstoelgebruikers duidelijker.

Art. 15 vervangt in de overeenkomst voor ceremonieel vervoer in de bijlage 9 het woord „nummerplaat” door „kentekenplaat”.

Art. 16 voegt 7 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. 17, 18 en 19 spreken voor zich.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Hiervoor wordt verwezen naar VR 2020 2905 DOC.0525/1.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 18 mei 2020.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Hiervoor wordt verwezen naar VR 2020 2905 DOC.0525/1.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Hiervoor wordt verwezen naar VR 2020 2905 DOC.0525/1.

4. VERDER TRAJECT

Na de tweede principiële goedkeuring wordt het ontwerpbesluit voor advies bezorgd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving. Hierna wordt het ontwerpbesluit voor definitieve goedkeuring voorgelegd.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële 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 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.

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
- het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen d.d. 26.06.2020
- het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie d.d. 30.06.2020