

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 203
van **LODE CEYSSENS**
datum: 2 december 2019

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Nieuw Taxidecreet - Modaliteiten

Vanaf 1 januari 2020 treedt het nieuwe Taxidecreet (het decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer) in werking. Deze hervorming moet van de taxi een volwaardig alternatief en betaalbaar vervoermiddel maken doordat de vaste tarieven, de maximumquota en de beperking tot het gemeentelijk grondgebied worden geschrapt. De taxi kan daardoor een groter aandeel in de modal split voor zijn rekening nemen en zo bijdragen aan de ambities inzake modal split die het regeerakkoord vooropstelt.

Nu de nieuwe regelgeving bijna in werking treedt, heersen er op het terrein nog een aantal onduidelijkheden en twijfels. Deze worden best snel weggewerkt. Het uitvoeringsbesluit met onder andere de opgelegde milieu-eisen werd op 8 november 2019 definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering en zal pas binnen enkele weken in het Belgisch Staatsblad verschijnen. Veel exploitanten bestelden evenwel nog voertuigen vooraleer de opgelegde ecoscore definitief werd bepaald.

Het komt er dus op aan kort op de bal te spelen en de exploitanten snel en correct te informeren bij twijfel over de toe te passen voorwaarden.

Zo wordt de ecoscore, waarbij een waarde van 0 tot 100 aan het voertuig wordt toegekend en 100 voor milieuvriendelijkheid staat, niet toegepast op voertuigen die voor 1 januari 2020 ingeschreven werden. Indien de ecoscore wel van toepassing zou zijn op de bestaande taxivloot, zou immers een te groot deel van de huidige taxivloot niet in aanmerking komen voor de aanvraag van een nieuwe vergunning in 2020.

Ook dient er in elk taxivoertuig apparatuur aanwezig te zijn waarmee de gegevens (zoals omschreven in artikelen 33 en 34 van het BVR) beveiligd worden geregistreerd, opgeslagen en geraadpleegd (Art 32 van het BVR). "De gegevens [...] worden op een externe locatie opgeslagen, waar bevoegde overheidsdiensten er toegang tot hebben. De minister bepaalt de wijze waarop de gegevens worden beveiligd en bewaard en kan aanvullende bepalingen opleggen." aldus het besluit van de Vlaamse Regering. In de slotbepaling art. 63 staat dat art. 32, §3, tweede lid, pas in werking treedt op 1 juli 2020. Dat slaat echter enkel op het bepalen van de externe locatie waarop de gegevens opgeslagen zullen worden en waartoe de overheidsdiensten toegang hebben.

1. Mag de volledige huidige taxivloot, die tot 31 december 2019 ingezet wordt door de taxi- en VVB-exploitanten (dienst voor het verhuren van een voertuig met

bestuurder), integraal overgeheveld worden in de nieuwe straattaxivergunning van 2020?

2. Hoe zit het met voertuigen, besteld in de loop van het jaar 2019 en die pas in 2020 geleverd zullen worden? Zal de minister in een extra overgangsbepaling voorzien waardoor de datum van bestelling en niet van inschrijving voor die voertuigen geldt?
3. Moet uit art. 63 en art. 32, §3, tweede lid, geconcludeerd worden dat alle straattaxi's vanaf 1 januari 2020 over boordapparatuur moeten beschikken voor de registratie en opslag van rittengegevens? Indien ja,
 - a) welke apparatuur voldoet dan aan de vereisten, met name het garanderen van de beveiligde opslag en registratie;
 - b) kan de minister een lijst geven van de toestellen die in aanmerking komen;
 - c) voldoet de randapparatuur die in de huidige taxi's al gekoppeld is aan de taxameters aan de vereisten van beveiligde opslag en registratie?
4. Moeten taxiondernemingen die actief zijn op de luchthaven van Zaventem en daarnaast ook activiteiten hebben in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, over een exploitatiezetel in Vlaanderen beschikken? Indien ja, wat zijn daarvoor de concrete vereisten?
5. Een taxichauffeur heeft een bestuurderspas nodig. In de nieuwe regelgeving wordt bepaald dat de taxichauffeur minstens 2 jaar over zijn rijbewijs moet beschikken. In de Wegcode (KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, art. 8.2) wordt de vereiste leeftijd van 21 jaar bepaald.

Dienen taxichauffeurs vanaf 1 januari 2020 aan beide eisen te voldoen?

6. Artikel 30 treedt in werking op 1 juli 2020.

Onder welke nummerplaat dient men een nieuw straattaxivoertuig in te schrijven in het eerste halfjaar van 2020? Moet die nummerplaat dan omgeruild worden voor een TX-nummerplaat op 1 juli 2020?
7. Zijn de gemeenten klaar om vanaf 1 januari 2020 de nieuwe vergunningen af te leveren?

ANTWOORD

op vraag nr. 203 van 02 december 2019

van **LODE CEYSSENS**

1. Ja, alle voertuigen die voor 31/12/2019 vergund werden als taxi- of VVB-voertuig, kunnen ook vergund worden bij een nieuwe vergunning. Zij kunnen tot uiterlijk 31 december 2024 ingezet worden voor individueel bezoldigd personenvervoer.
2. Er is geen overgangsmaatregel voorzien voor voertuigen die niet aan de emissievoorwaarden voldoen vanaf 01/01/2020 en in 2019 besteld zijn, maar pas in 2020 kunnen geleverd en ingeschreven worden.
De overgangsmaatregel die de taxisector vroeg betrof de bestaande vloot (zie antwoord op vraag 1).
3. Artikel 63 en artikel 32, §3 betekenen samen dat de overdracht van de ritgegevens verplicht wordt vanaf 1 juli 2020. Ik zal de nodige regelgevende initiatieven nemen om te bepalen hoe dat technisch moet verlopen.
 - a. Alle apparatuur die de ritgegevens, zoals bepaald in artikelen 31 tot en met 34, kan verzamelen, verwerken en doorsturen.
 - b. Nee, de exploitanten zijn vrij om hun apparatuur te kiezen.
 - c. De randapparatuur van de taximeters die voldoet aan de vereisten van de regelgeving van 2001 en 2003, voldoet ook in de nieuwe regelgeving voor wat opslag en registratie van de gegevens betreft, maar mogelijk nog niet aan de vereisten om de gegevens te kunnen doorsturen. Die vereisten gelden pas vanaf 1 juli 2020.
4. Om na 1 januari 2020 een (nieuwe) vergunning te kunnen krijgen om diensten van individueel bezoldigd personenvervoer te mogen uitoefenen op Vlaams grondgebied, waar ook de luchthaven van Zaventem gelegen, is een exploitatiezetel in een Vlaamse gemeente vereist.
De concrete vereisten waaraan een exploitatiezetel moet voldoen, staan beschreven in artikel 2, 7° van het decreet van 29 maart 2019: elke vestiging met enige standvastigheid van waaruit diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden georganiseerd en van waaruit de opdrachten en instructies worden gegeven. Voor bedrijven die, op basis van de overgangsbepaling in artikel 43 van het decreet van 29 maart 2019, hun huidige vergunning verder zetten tot aan de eindvervaldag, geldt die verplichting niet. Die verplichting is immers gekoppeld aan de vergunning volgens de nieuwe regelgeving.
5. De betrokken bepaling uit het KB van 1 december 1975 is niet formeel opgeheven door het besluit van de Vlaamse regering van 8 november 2019, maar aangezien de regelgeving rond taxi's een geregionaliseerde bevoegdheid is, gaat de recentere Vlaamse bepaling boven de oudere federale. Iemand die dus op zijn 18e verjaardag zijn rijbewijs behaalt, kan op zijn 20e verjaardag starten als taxichauffeur, mits hij aan alle andere voorwaarden ook voldoet.
6. In artikel 62 van het Besluit van de Vlaamse regering staat de materiële fout dat de inwerkingtreding van artikelen 19-30 wordt uitgesteld tot 1 juli 2020. Dit uitstel is enkel bedoeld voor de artikelen die betrekking hebben op de bestuurderspas, zijnde artikelen 19-28. Ik laat deze fout zo snel mogelijk rechtzetten.

7. De nieuwe databank Centaurus2020, waarin alle aanvragen moeten verwerkt worden, is operationeel sinds 24 december 2019 en wordt op dit ogenblik al gebruikt voor nieuwe vergunningen. Er waren druk bijgewoonde opleidingsmomenten voor de gemeentebesturen op 18 en 20 december in resp. Gent en Brussel, als aanvulling bij de voorstelling van de nieuwe regelgeving op 16 oktober (Brussel), 21 oktober (Hasselt), 6 november en 18 december (beide in Gent).