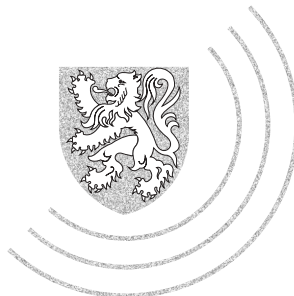


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2002-2003

18 november 2002

VERZOEKSCHRIFT

**betreffende de uitbreiding van de bestaande exploitatievergunning voor erkende taxidiensten
met een vergunning voor motortaxi's**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door mevrouw Veerle Declercq en de heer Ludwig Caluwé**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones.

DAMES EN HEREN,

1. Procedure

Op 9 oktober 2002 diende de heer Ulrik Van den Bergh een verzoekschrift in betreffende de uitbreiding van de bestaande exploitatievergunning voor erkende taxidiensten met een vergunning voor motortaxi's (*Parl. St.*, VI. Parl. 3 (2002-2003)).

De Voorzitter van het Vlaams Parlement heeft dit verzoekschrift op 10 oktober ontvankelijk verklaard en voor verdere behandeling doorverwezen naar de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie.

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft tijdens haar vergadering van 7 november 2002 dit verzoekschrift in behandeling genomen.

2. Beknopte inhoud van het verzoekschrift

De heer Ulrik Van den Bergh stelt in zijn verzoekschrift voor om de bestaande dienstverlening van de taxidiensten uit te breiden met "motortaxi's". Concreet stelt de verzoeker voor de bestaande exploitatievergunning voor erkende taxidiensten uit te breiden met een vergunning voor de motortaxi.

3. Bespreking en opvolging van het verzoekschrift

Het verzoekschrift van de heer Ulrik Van den Bergh werd op 16 oktober 2002 overgezonden aan de vaste en plaatsvervangende leden van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie en de bevoegde minister Steve Stevaert.

Deze commissie nam in haar vergadering van 7 november kennis van een ontwerp van antwoord dat de minister ten behoeve van de Commissie had voorbereid met het oog op het formuleren van een beslissing van de Commissie.

Minister Stevaert heeft een nota neergelegd ten behoeve van de Commissie waarin uitvoerig ingegaan werd op de bemerkingen geuit in het verzoekschrift van de heer Van den Bergh.

De voorzitter van de Commissie stelt voor dat de Commissie elementen uit deze nota van de minister als besluit zou beschouwen bij dit verzoekschrift.

De toelichting van de minister wordt opgenomen in dit verslag.

4. Toelichting van minister Steve Stevaert

Het decreet Basismobiliteit definieert een taxidienst als een bezoldigde vervoerdienst van personen door middel van voertuigen met bestuurder die onder meer aan de volgende eis voldoet : het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen – de bestuurder inbegrepen – en is daartoe bestemd.

De eerste vraag die moet worden gesteld is of een motor een voertuig is ?

Overeenkomstig het advies van de Raad van State bij het ontwerp van decreet Basismobiliteit, mag het Vlaamse Gewest zelf bepalen wat er moet worden verstaan onder het begrip "old-timers" voor de toepassing van het decreet. We mogen er dus van uit gaan dat eenzelfde redenering ook geldt voor het begrip "voertuigen".

De federale definities in verband met de technische eisen stellen trouwens geen probleem.

Artikel 1 van het KB Technische eisen van 15 maart 1968 hanteert de term "auto" : dit is elk motorvoertuig waarvan de eigen massa hoger is dan 400 kg, met uitzondering van de bromfietsen en de motorfietsen, zoals die omschreven zijn in artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

Artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 10 oktober 1974 maakt een onderscheid tussen bromfietsen klasse A en B en motorfietsen. Een bromfiets wordt gedefinieerd als een voertuig, terwijl een motorfiets wordt gedefinieerd als een motorvoertuig.

Het decreet moet niet worden gewijzigd, in het Taxibesluit moet er enkel bij de definities (artikel 1) worden bepaald wat er verstaan moet worden onder een voertuig (zie artikel 1, 13° Besluit Basismobiliteit : voertuig van de VVM is een voertuig of een vaartuig).

De tweede vraag die moet worden gesteld is of het huidige voorontwerp van Taxibesluit inhoudelijk problemen stelt.

De nota aan de Vlaamse regering bij het huidige voorontwerp van Taxibesluit stelt dat het de bedoeling is om een innovatief en creatief taxivervoersysteem uit te werken.

Door onder meer het toelaten van kleinere voertuigtypes, met daaraan gekoppeld de invoering van verschillende tariefsystemen, is het de bedoeling te komen tot een gevarieerder aanbod van taxidiensten op middellange en lange termijn.

Het indijken van de mogelijke fraude is echter een andere hoofddoelstelling van het voorontwerp.

1. Elk voertuig krijgt een taxikaart¹, die moet worden uitgehangen aan de achterraut van het voertuig², zodat de klant de vergunning van het voertuig ziet, de tarieven kan kennen en zodat de controle door de politie gemakkelijk is.
2. Alle voertuigen moeten worden uitgerust met een taxameter en randapparatuur³.
 - a) de taxameter moet leesbaar zijn voor de klant⁴;
 - b) de taxameter met zijn randapparatuur moet een dienststaat kunnen maken en de gegevens van deze dienststaat moeten opgeslagen blijven in de randapparatuur⁵;
 - c) de randapparatuur moet een vervoerbewijs automatisch afdrukken⁶;
 - d) de randapparatuur moet een controlerapport kunnen afdrukken⁷.
3. Op het dak moet er een taxilicht staan⁸.
4. Het keuringsbewijs en de groene verzekeringskaart moeten leesbaar voor de klant in het voertuig worden aangebracht⁹.

De minister gaat ervan uit dat punten 1 en 2 essentieel zijn voor het Vlaamse Gewest. Punt 3 kan ook op een andere wijze worden bereikt. Punt 4 lijkt de

minister praktisch onmogelijk op een motor. Eventueel wordt hiervoor een uitzondering gemaakt of moet dit op een andere manier worden opgelost.

De overige bepalingen van het voorontwerp stellen geen probleem.

De heer Van den Bergh stelt voor dat de “MOTORTAXI” of afgekort de “MOTAX” minstens moet beschikken over een “taxameter en een analoog betaalsysteem, zoals bij de taxipersonenwagens” en dat het motorvoertuig van gele kleur moet zijn (herkenbaarheid).

De heer Van den Berg gaat er vermoedelijk echter van uit dat de op dit ogenblik bestaande taxameters ook in de toekomst verder mogen worden gebruikt.

De vraag is dus of het nieuw type taxameter, met printer, dat door het voorontwerp van besluit wordt geëist, ook kan worden geïnstalleerd op een motor en of dit weerbestendig is. Indien dit niet het geval is, vervalt men voor dit type voertuigen opnieuw in het oude fraudegevoelig systeem: handgeschreven vervoerbewijzen, handgeschreven dienststaten, geen controlerapport, enzovoort.

De heer Van den Bergh stelt verder dat er enkel motorvoertuigen mogen worden gebruikt met een minimumcilinderinhoud van 600cc, dat er een aangepaste uniforme veiligheidsuitrusting moet worden gedragen en ten slotte dat er een gerichte opleiding moet worden gevolgd.

Algemene conclusie

1. De oude en bestaande wetgeving, die dateert van 1974, laat initiatieven inzake motortaxi's niet toe.
2. De nieuwe taxiregeling, in uitvoering van het decreet Basismobiliteit, zal dergelijke wel toelaten.

Het nieuwe uitvoeringsbesluit, dat eerstdaags aan de Vlaamse regering zal worden voorgelegd, stelt dat het de bedoeling is om een innovatief en creatief taxivervoersysteem uit te werken. Hierbij worden kansen gegeven aan allerlei nieuwe initiatieven inzake taxiactiviteiten, met de bedoeling de sector aan te zetten tot het ontwikkelen van nieuwe initiatieven.

Momenteel loopt de adviesprocedure voor dit uitvoeringsbesluit. De adviezen van de VVP, de VVSG en het sectorcomité van de taxi's werd

¹ Artikel 2 § 6.

² Artikel 16.

³ Artikel 20.

⁴ Artikel 22.

⁵ Artikel 28.

⁶ Artikel 29.

⁷ Artikel 32.

⁸ Artikel 33.

⁹ Artikel 34.

⁹ Artikel 34.

reeds ingewonnen. Op korte termijn zal het advies van de Inspectie van Financiën en het advies van de minister van Begroting worden gevraagd. Vervolgens zal de minister dit nieuwe taxireglement op de Vlaamse regering agenderen voor beraadslaging. Na advies van SERV, MINA-raad en Raad van State kan het nieuwe taxireglement vervolgens definitief worden goedgekeurd.

5. Besluit

De leden van de Commissie gaan akkoord met de inhoud van deze toelichting van de minister en het voorstel van de Commissievoorzitter om deze toelichting als antwoord aan de verzoeker te bezorgen.

Aan de heer Ulrik Van den Bergh werd deze nota overgezonden. Het verzoekschrift wordt bijgevolg als afgehandeld beschouwd.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Veerle DECLERCQ

Wivina

Ludwig CALUWE

DEMEESTER-DE MEYER
