



**OPMERKINGEN EN AANPASSINGSVOORSTELLEN VAN DE SOCIALE PARTNERS VAN DE TAXISECTOR BIJ HET ONTWERP VAN UITVOERINGSBESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING VOOR HET TAXIDECREET**

27 maart 2019

**Voorafgaande opmerkingen:**

- Dit zijn niet exhaustieve, eerste opmerkingen bij de tekst die voorligt.
- We hebben heel weinig tijd gehad om een volledige analyse uit te voeren en extern juridisch advies in te winnen over de tekst. Een tweede overleg, vooraleer de tekst naar de MORA gaat, zou aangewezen zijn.
- De tussenpersonen zonder eigen taxivoertuigen worden quasi niet gereguleerd door Vlaanderen en dat is bijzonder jammer. Ze hoeven volgens het decreet en het BVR geen vergunning te hebben, geen bedrijfszetel in Vlaanderen,... het lijkt erop dat ze gewoon een paar jaarlijkse statistieken moeten overmaken, waarvan de minister het lijstje nog moet bepalen in een besluit... Voor het opvragen van gegevens wordt het moeilijk als de tussenpersoon in het buitenland gevestigd is en geen bedrijfszetel heeft in Vlaanderen.
- Er zijn een aantal keuzes die aanleiding geven tot tegenstrijdigheden en discriminatie tussen de straattaxi en de standplaatstaxi.
- De keuze voor een unieke vergunning "straattaxi" die door de gemeente wordt verleend:
  - waarmee de straattaxi's vrij functioneren in heel Vlaanderen,
  - waarbij een deel van deze voertuigen ook ingezet wordt als standplaatstaxi's die dan strikt gereguleerd zijn, met vastgestelde tarieven, specifieke apparatuur (taxameter, daklicht, tariefkaart...),
  - maar dan weer niet wanneer deze taxi's met standplaatsmachtiging ook als straattaxi werken...
- Overigens is het ons niet duidelijk of een straattaxi zonder machtiging voor standplaatsen, ook een daklicht mag gebruiken?
- Verder is het ons ook niet duidelijk of een gemeente of stad een machtiging voor een standplaatstaxi mag verlenen voor een straattaxi met vergunning van een andere stad of gemeente? (Cfr situatie op festivals zoals Tomorrowland).
- Er werd door de minister een evaluatieperiode aangekondigd: daar wordt in dit BVR niet over gesproken.
- Van de mogelijkheid die geboden wordt om minimumtarieven vast te stellen (wat door de sector gevraagd was) wordt in dit uitvoeringsbesluit geen gebruik gemaakt.
- De ecoscore die gehanteerd wordt, wordt door de voertuigconstructeurs niet gebruikt/gevolgd.
- Er zijn geen bepalingen voorzien in het voorliggende ontwerp om de overlast te beperken of te bestrijden.
- Datum in voege treden decreet (1/1/2020) is voorbarig  
Moest het decreet en BVR effectief van kracht zijn op 01/01/2020, dan beschikken de bestaande uitbaters met hun meer dan 3.500 VVB-voertuigen in Vlaanderen en de meer dan 6.000 nieuwe straattaxi's niet over een voldoende overgangsperiode om al deze apparaten in hun wagen te bouwen. Het is niet realistisch om de apparatuur op enkele maanden tijd allemaal te laten ontwikkelen en/of in te bouwen

**Hieronder worden een reeks opmerkingen geformuleerd bij de verschillende artikelen en onderdelen van het ontwerp BVR:**

**Art. 1 (definities):**

**Voorstel toevoeging definitie "Bestelde rit"**

*"Dit is een rit die minimum 15 minuten op voorhand besteld is."*

Die definitie wordt in een aantal andere landen gehanteerd.

**4° (gemeente die de vergunning aflevert)**

Men biedt hier geen oplossing voor bedrijven die momenteel hun maatschappelijke zetel in een ander gewest hebben, en al jaren een Vlaamse vergunning uitbaten (vergunning aangevraagd in een Vlaamse gemeente).

Er zijn ook vragen vanwege Vlaamse bedrijven die hun eigen voertuigen veel laten rijden vanuit Wallonië om klanten naar Vlaanderen te vervoeren. Momenteel is dit met Vlaamse VVB-voertuigen (in Vlaanderen vergund) die met Waalse chauffeurs werken voor ritten die op voorhand besteld werden om passagiers naar Vlaanderen te vervoeren naar de luchthavens.

Verder is het ons ook niet duidelijk of een gemeente of stad een machtiging voor een standplaatstaxi mag verlenen voor een straattaxi met vergunning van een andere stad of gemeente?

**Art. 2 vervoerskosten**

Voorstel om 1° te veranderen als volgt:

*De vervoersonkosten, vermeld in artikel 2, 4°, van het decreet van xx xxxx 2019, worden vastgesteld op:*

*1° voor voertuigen die worden ingeschakeld als straattaxi of standplaatstaxi, 0,50 EUR per beladen kilometer.*

(Zie ook verdere uitleg in onze opmerking bij art. 50).

**Art. 4. Vergunningsaanvraag bij het bevoegde college**

Vraag om verduidelijking:

Wat gebeurt er / moet men doen, in het geval van een nieuwe vergunningsaanvraag, als er geen antwoord komt?

**Art. 5. Vergunningskaarten**

Vraag om aanpassing:

1 vergunningskaart voor binnen, met de vermelding van de tarieven erop, en een andere voor buiten in de vorm van een sticker die op het voertuig gekleefd wordt, en waarop op de tarieven niet (enkel gemeente die vergunning verleend heeft, vergunningsnummer/identificatienummer, gegevens exploitant)

**Art. 8. (...) tenzij een rit besteld is.**

We verwijzen hier naar de definitie van een bestelde rit in art. 1.

## Art.11 (beroepsbekwaamheid exploitant) en Art. 25 (bekwaamheidseisen bestuurder):

Vraag om overgangperiode.

Dit heeft belangrijke gevolgen voor om en bij de 8.000 chauffeurs die nu in Vlaanderen al werken in de sector (waarvan 5.000 als werknemer) en die allemaal plots een attest niveau B1 moeten voorleggen/halen betreffende hun taalkennis.

Kan hier geen overgangperiode voorzien worden van 5 jaar na inwerkingtreden van het besluit, voor de personen die op die datum al in de sector actief waren?

## art 12.

Vraag om aanpassing:

2° i.p.v. "*geen enkele vertraging oplopen*" is het beter om dit anders te verwoorden: "*geen schulden hebben in de betaling van*"

## Art. 20 en 22. Bestuurderspas

Aanpassing gevraagd:

Er werd reeds overeengekomen tijdens het overleg dat er geen beperking komt op de geldigheidsduur van de bestuurderspas (eenmalige aanschaf tegen retributie van 20 €) maar dat wel om de 2 jaar een uittreksel uit het strafregister zou moeten ingediend worden. Indien mogelijk zouden de chauffeurs 3 maand voor de datum van verplichte indiening van die kopie verwittigd worden.

## Art. 24. Zedelijkheidseisen chauffeurs

Art. 24.§1. Om zijn zedelijkheid aan te tonen, mag de bestuurder in België of het buitenland geen van de hiernavolgende in kracht van gewijsde gegane veroordelingen hebben opgelopen:

Vraag om aanpassingen:

4° Voorstel: "gedurende de laatste 5 jaar 3 correctionele of politieveroordelingen die, bij elkaar opgeteld, meer dan 3 maanden gevangenisstraf in hoofdzaak bedragen, met of zonder uitstel."

5° Voorstel: "**vijf of meer** verkeersovertredingen van de **tweede of derde graad of meer dan tien** verkeersovertredingen van **elke graad** zoals omschreven in de verkeerswet van 20 juli 2005 (KB 30 september 2005), van kracht vanaf 31 maart 2006 en alle hierop volgende wijzigingen;"

6° Voorstel: " gedurende de laatste 5 jaar meer dan één veroordeling....."

## Art. 25: Kennisvereisten chauffeurs voor vervoer PBM:

(Vlaanderen heeft momenteel geen opleidingscentra daarvoor).

Er werd reeds overeengekomen tijdens het overleg dat ook een interne opleiding in het bedrijf wordt aanvaard

## Art. 28 Emissienormen/Ecoscores

Tegenvoorstel:

5° het voertuig voldoet aan de volgende emissienorm:

- a) met ingang van de inwerkingtreding van dit besluit, een minimale ecoscore van **65** voor voertuigen met **vijf** zitplaatsen, van **56** voor voertuigen met **meer dan vijf** zitplaatsen of meer en voor voertuigen die aangepast zijn exclusief voor het vervoeren van personen met mobiliteitsbeperkingen;
- b) met ingang van 1 januari 2025, **voor nieuw ingeschreven voertuigen**, een minimale ecoscore van **70** voor voertuigen met vijf zitplaatsen, van **61** voor voertuigen met **meer dan vijf** zitplaatsen en voor voertuigen die aangepast zijn exclusief voor het vervoeren van personen met mobiliteitsbeperkingen;
- c) met ingang van 1 januari 2030, zero-emissie voor alle voertuigen.

## **Art. 29. Speciale nummerplaat**

Correctie: verwijzing naar artikel 4, §5, vervangen door **art. 4, §4** van het MB van 23 juli 2001....

## **Art. 30.**

*“§2. De tariefstructuur is op fysieke wijze zichtbaar in het voertuig”*

Dit is zeer verwarrend voor de klanten wanneer de standplaatstaxi's tarieven uithangen en deze niet toepassen, tijdens ritten die ze niet als standplaatstaxi's uitvoeren.

## **Art. 31. Boordapparatuur**

§1. In elk voertuig dat in dienst is, is apparatuur aanwezig waarbij de gegevens, vermeld in artikel 32 en 33, beveiligd kunnen worden geregistreerd, opgeslagen en geraadpleegd.

Vraag om aanpassing: Voorstel dat de apparatuur voor de straattaxi dient “vast” verbonden te zijn met het voertuig, zoals dit in Nederland het geval is. Een smartphone kan de boordcomputer niet vervangen.

## **Art. 32. Gegevens dienststaat:**

Vraag afschaffing van g).

De toestellen die nu gebruikt worden, voorzien dit niet.

## **Art. 33.**

### **§1. Vervoerbewijs**

Vraag om aanpassing :

- Begin §1. : *aan het einde van de rit wordt aan de vervoerde persoon **en of** aan de klant...*
- *Idem laatste alinea §1: In geval van een collectieve rit worden de vermeldingen per vervoerde persoon, **en of** per klant...*

Andere opmerkingen:

- *“12°de vermelding “klachten” en de **contactgegevens van de vergunningverlenende gemeente, in voorkomend geval machtiging verlenende gemeente, en het klachtenmeldpunt.**”: wat voor zin heeft het om de gegevens van de vergunningverlenende gemeente op te geven voor klachten betreffende ritten die in de meeste gevallen niet in de gemeente uitgevoerd worden?*
- §2. Doorrekening kosten : hoe doe je dat met geautomatiseerde betaling van tol, télépayage, kilometerheffing...?

## **Art. 34. §2.**

Vervanging “of” door “en”: *De exploitant **en** de tussenpersoon bewaart gedurende zeven jaar de beveiligde gegevens, vermeld in artikel 32 en 33.*

Let wel: Volgens de huidige reglementering moeten de gegevens in de wagens slechts **5 jaar** bewaard worden i.p.v. **7 jaar**. In de wagen moet slechts 1 maand actief de gegevens opgevraagd kunnen worden. 7 jaar terug gaan in de voertuigen heeft geen zin en is technisch niet realiseerbaar op korte termijn.

Toevoeging woorden in de zin: *“De gegevens worden verstrekt op elk verzoek van de bevoegde personeelsleden en agenten **op de maatschappelijke zetel.**”*

Let wel: tussenpersonen zonder eigen voertuigen hoeven geen bedrijfszetel in Vlaanderen te hebben; dit creëert problemen voor de controles.

### Art. 35

Vervanging stuk zin: “langs de snelste weg” vervangen door “langs de **meest geschikte weg**”

### Art.37. §2. De bestuurder mag:

(...)

Toevoegen: 4° een klant weigeren als hij niet vrij is

### Art. 50. Samenstelling klachtenorgaan

Vraag aanpassing samenstelling

Tot het klachtenorgaan behoren minimaal een vertegenwoordiger van de Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur, een vertegenwoordiger van de tussenpersonen, twee vertegenwoordigers van de gebruikers, een vertegenwoordiger van de vergunningverlenende overheid, een vertegenwoordiger van Overleg voor de Diensten Aangepast Vervoer en een vertegenwoordiger ~~van de sociale partners~~ **van de vakbondsorganisaties die in het Sociaal Fonds Taxi en VVB vertegenwoordigd zijn**. De minister kan nadere regels bepalen inzake de samenstelling.

Andere opmerking: ODAV

Er is voorzien in een vertegenwoordiger van het Overleg Diensten Aangepast Vervoer (ODAV). Dit kan uiteraard enkel van toepassing zijn wanneer de Diensten Aangepast Vervoer (DAV) behoren tot het individueel bezoldigd personenvervoer.

Het is onze wens om middels artikel 2 ten 1° dit ook effectief zo te voorzien. Daarom is het goed om het bedrag per beladen kilometer te verlagen tot 0,50 euro in plaats van de voorgestelde 0,75 euro.

### Art. 56 en 57 + boetecatalogus bijlage 8 + bijlage 10 en 11.

Wat de onmiddellijke inning van de boetes betreft, zijn de chauffeurs met werknemersstatuut niet verantwoordelijk voor veel van de overtredingen die voorzien zijn in de boetecatalogus.

Art. 60. In de Slotbepalingen klopt de tweede zin niet. Dit zou aangepast worden.

Hoogachtend,

**Pierre Steenberghen**

Secretaris-Generaal

Nationale Groepering van Taxi-  
Ondernemingen (G.T.L.)

M : 0496 39 70 43

E-Mail: [psteenberghen@gtl-taxi.be](mailto:psteenberghen@gtl-taxi.be)

**John Reynaert**

BTB-ABVV / UBT-FGTB

T: 0474 25 49 85

E-Mail: [john.reynaert@btb-abvv.be](mailto:john.reynaert@btb-abvv.be)

**Jan Sannen**

ACV-Transcom / CSC-Transcom

T: 0479 98 41 61

E-Mail: [jan.sannen@acv-csc.be](mailto:jan.sannen@acv-csc.be)