



# ADVIES

## Voorontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten

15 maart 2018

<b>Aanvrager</b>	Minister Pascal Smet
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	5 februari 2018
<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
<b>Aanvraag behandeld op</b>	21 februari, 6 en 8 maart 2018
<b>Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op</b>	15 maart 2018

## Vooraf

Ten aanzien van de evolutie van de taxisector en de opkomst van applicaties van bestelplatformen via de smartphone, drong een hervorming van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder zich op.

Het voorontwerp van ordonnantie stelt een einde aan het onderscheid tussen de licentiehouder en de voertuigbestuurder, gezien de licentie voortaan de bestuurder wordt toegekend. Rechtspersonen zullen dus geen licentie meer kunnen verkrijgen. Het is hen echter wel toegelaten om deze te vernieuwen, om zo de kosten als gevolg van de aankoop ervan « af te schrijven » (de duur van een licentie bedraagt 7 jaar). Na deze periode worden de licenties onoverdraagbaar.

Bovendien voorziet het voorontwerp van ordonnantie dat elk bestelplatform dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkzaam wil zijn, door de Minister erkend moet zijn en over een vestigings-eenheid in het Gewest moet beschikken.

De sector van de limousines wordt zoals hij vandaag bestaat afgeschaft. Het voorontwerp van ordonnantie is immers van oordeel dat elke dienst van personenvervoer een taxidienst met een opdracht van openbaar nut is.

Er is een numerus clausus voorzien, die op basis van het aantal chauffeurs en niet op basis van het aantal voertuigen zal worden vastgesteld. Het maximumaantal licenties moet nog worden bepaald.

Op basis van meer bepaald deze elementen heft dit voorontwerp van ordonnantie de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder op (met uitzondering van artikel 43).

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

#### 1.1 Een noodzakelijke hervorming

De Raad is van oordeel dat een hervorming van de taxisector in zijn geheel zich opdringt ten aanzien van de evoluties die zich de voorbije jaren in de sector hebben afgetekend (met bijvoorbeeld de opkomst van de bestelplatformen en -applicaties) en teneinde een antwoord te bieden op bepaalde praktijken die erin van kracht zijn. Tevens vormt deze verandering een uitdaging voor de wetgever en de regulator, die de beste oplossing moeten vinden om de hierna opgesomde doelstellingen met elkaar te verzoenen.

Voor de Raad moet de hervorming het toelaten om meer bepaald de volgende doelstellingen te behalen :

- van de taxisector een echte aanvulling op het openbaar vervoer en een dienst van openbaar nut maken, rekening houdend met een groeiend aantal gebruikers ;
- de klanten een kwaliteitsvolle dienstverlening verzekeren ;
- de toegankelijkheid van de diensten voor iedereen verzekeren ;
- de chauffeurs een goed sociaal statuut en goede arbeidsomstandigheden verzekeren ;
- de rendabiliteit van de sector verzekeren ;

- een billijke concurrentie binnen de sector verzekeren ;
- de naleving van de geldende fiscale en sociale wetten verzekeren ;
- sociale dumping voorkomen ;
- nieuwe actoren verwelkomen.

Aangezien het om een belangrijke hervorming voor de sector en de mobiliteit in het algemeen gaat, betreurt **de Raad** het dat hij in het kader van de Strategie 2025 niet voorafgaandelijk over dit dossier volgens de wijze van de gedeelde prioriteiten werd geraadpleegd.

## 1.2 Sociaaleconomische studie en impactanalyse

Om deze hervorming tot een goed einde te brengen en om met een schone lei te beginnen, vindt **de Raad** het absoluut noodzakelijk om alle huidige en toekomstige uitdagingen ervan te bestuderen. Daarom dringt **de Raad** erop aan dat men vóór de opmaak van de nieuwe regelgeving over een sociaaleconomische studie van de sector en over een analyse van de impact op de volledige sector moet beschikken.

De sociaaleconomische studie moet meer bepaald op de volgende elementen betrekking hebben : onbezette wachttijd, bezettingsgraad van taxi's en voertuigen met bestuurders, kwaliteit van de verschillende diensten, tarifiering, rendabiliteit, ... Zoals de memorie van toelichting het immers bepaalt, zijn er onduidelijkheden inzake de rendabiliteit van de sector en zijn er weinig of geen objectieve gegevens om er solide uitspraken over te doen. Zowel de ondernemingen, bezoldigde of zelfstandige taxi- en limousinechauffeurs, alsook hun vertegenwoordigers en klanten moeten bij deze sociaaleconomische studie worden betrokken.

Gelijklopend hiermee moet een impactanalyse meer bepaald de gevolgen van de numerus clausus, de overdracht van de licentie aan de chauffeur, de categoriënhervorming, ... evalueren.

Ook moeten er benchmarks met andere steden worden verricht teneinde te bepalen welke de goede praktijken zijn, welke maatregelen er ingevolge de recente evoluties in de sector werden genomen, evenals welke regelgevende maatregelen er onlangs in andere Europese steden en landen werden aangenomen opdat de taxi's een echte aanvulling op de openbare vervoersdienst zouden zijn, waarbij goede arbeidsomstandigheden voor de chauffeurs worden verzekerd.

Omdat deze elementen ontbreken, benadrukt **de Raad** de moeilijkheid om zich uit te spreken over de manier waarop de ordonnantie aan de hierboven opgesomde doelstellingen zal tegemoetkomen, des te meer daar twee fundamentele elementen van de hervorming - de numerus clausus en de tarifiering - niet zijn verduidelijkt.

**De Raad** vraagt dus om opnieuw te kunnen worden geraadpleegd, van zodra de resultaten van de verschillende studies zullen zijn gekend. Bij de huidige stand en ten aanzien van de opmerkingen die in dit ontwerpadvies worden geformuleerd, vraagt hij om de ordonnantie niet als dusdanig aan te nemen. Deze zal in overleg met de sector en de sociale partners moeten worden herzien.

## 1.3 Hervorming van de dienstencategorieën

Momenteel bestaan er twee afzonderlijke categorieën van vervoersdiensten met individuele voertuigen, meer bepaald : de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (VVB). Welnu, **de Raad** stelt vast dat de voorgestelde hervorming elke dienst van personenvervoer, ongeacht dit de taxidienst of de VVB-dienst is, als een taxidienst beschouwt.

**De Raad** is wat hem betreft van mening dat het wel degelijk om twee verschillende diensten gaat, gezien ze in twee verschillende marktsegmenten werkzaam zijn : de taxidienst, die beschikbaar is zonder voorafgaande reservering en met een gereguleerde prijs, is een dienst van openbaar nut, terwijl de VVB-dienst betrekking heeft op diensten met voorafgaande reservering en een minimumduur en -prijs en werkzaam is in de specifieke niche van de luxemarkt. **De Raad** is er dus geen voorstander van om één enkele categorie van taxidiensten te creëren en vraagt dus om de beide afzonderlijke categorieën te behouden, met elk hun eigen criteria. Het voorontwerp van ordonnantie moet dus een specifiek hoofdstuk betreffende de taxidiensten en een ander hoofdstuk betreffende de VVB-diensten bevatten.

Zo is **de Raad** van mening dat één van de bestanddelen van dit onderscheid op het vlak van de minimumprijs terug te vinden is. De minimumprijs die voor de taxidienst zonder voorafgaande reservering wordt gevraagd, moet immers lager zijn dan deze van de VVB-dienst.

Voor **de Raad** hebben deze beide diensten een bestaansreden en is het van belang dat er een onderlinge eerlijke concurrentie is. In dat opzicht vraagt hij dat er een regelmatige monitoring zou kunnen plaatsvinden, teneinde rekening te houden met de reële evoluties in de respectievelijke markten en met de noden van de verschillende types van gebruikers, teneinde de gangbare praktijken en gewoonten alsook innovaties te identificeren en teneinde zo nodig een aanpassing van de wetgeving toe te laten, met bijvoorbeeld de mogelijkheid om nieuwe categorieën in de ordonnantie te creëren.

Indien de Regering haar streven naar harmonisatie van de statuten van de chauffeurs toch wil doorzetten, wijst **de Raad** erop dat deze binnen het Paritair Comité, en dus op het federale niveau eerder dan in een gewestelijk voorontwerp van tekst, moet worden geregeld.

Voor het overige zijn er, gezien de materie geregionaliseerd is, binnen het Brussels, Vlaams en Waals Gewest verschillende regelgevingen van toepassing. De regels zijn soepeler in de andere twee Gewesten, wat een toename van het aantal voertuigen dat momenteel in het Brussels Gewest onder Vlaamse of Waalse licentie rondrijdt, tot gevolg heeft. Het voorontwerp van ordonnantie voorziet voortaan dat de VVB-diensten van andere Gewesten die op het Brusselse grondgebied willen rondrijden, zullen moeten beschikken over een licentie die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft uitgereikt.

In dat opzicht vraagt **de Raad** om het exacte aantal limousinechauffeurs te bepalen dat in Brussel met een Waalse of Vlaamse licentie rondrijdt, teneinde te evalueren wat de impact zou zijn op de chauffeurs en hun gebruikers van een verbod om in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zonder een Brusselse licentie te rijden en wat het standpunt van de andere twee Gewesten zou zijn ten aanzien van de Brusselse limousinechauffeurs die op hun grondgebied rondrijden.

## 1.4 Licenties

**De Raad** stelt vast dat de memorie van toelichting bepaalt dat « ..., het licentiesysteem zich ook kenmerkt door een zwarte handel die decennialang door de overheid gedoogd werd ». De waarde van een licentie kan immers in de loop der jaren evolueren in functie van de marktvoorwaarden. In dat opzicht herhaalt **de Raad** dat er een wettelijk systeem van overdracht van licenties bestaat, dat men moet controleren en doen naleven.

Zoals reeds vermeld, vindt **de Raad** het noodzakelijk om over een sociaaleconomische studie en een impactanalyse te beschikken, teneinde in ieder geval de situatie te evalueren en zich over de toekenning van de licentie uit te spreken.

De studie zal de voor- en nadelen van de toekenningssystemen van een licentie moeten bepalen. Ongeacht het systeem dat zal worden gekozen, dringt **de Raad** erop aan dat het regelmatig zal moeten worden geëvalueerd en aangepast in functie van de noden en de evolutie van de gebruiken.

### 1.5 Numerus clausus

Ook hier vindt **de Raad** het noodzakelijk om over een sociaaleconomische studie (met inbegrip van de mobiliteits- en milieuaspecten) en over een impactanalyse inzake de numerus clausus en de details ervan (bijvoorbeeld : de graad van de numerus clausus) te beschikken alvorens zich uit te spreken.

**De Raad** stelt vast dat de taxisector er voorstander van is om een numerus clausus te behouden voor de taxidienst, die momenteel een belangrijk element is om de rendabiliteit van de sector te verzekeren.

### 1.6 Overgang naar het nieuwe systeem

**De Raad** heeft vragen bij het feit dat de Regering heeft gekozen voor een zeer lange overgangperiode, tijdens dewelke het oude systeem (licentie met betrekking tot het voertuig en gehouden door de exploitant) en het nieuwe licentiesysteem - ingeval het wordt aangenomen - (persoonlijke licentie) naast elkaar zullen bestaan, dan wel voor een terugkoop van de licenties (financiële compensatie) met vervolgens invoering van het nieuwe systeem. Hij vraagt zich immers af hoe men een « vervalste » concurrentie kan voorkomen tussen diegenen die uit het oude systeem komen (en die, voor sommigen, hun licentie tegen een stevige prijs hebben gekocht) en diegenen die onder het nieuwe systeem vallen. Diegenen die onder het oude systeem vallen, voelen zich benadeeld ten aanzien van de bijkomende kosten waarmee ze in hun exploitatielasten rekening moeten houden en die een terugslag hebben op de tewerkstelling in de sector, zowel voor wat de werknemers als de zelfstandigen betreft.

Anderzijds stelt **de Raad** vast dat artikelen 27 en 28 van het voorontwerp van ordonnantie een systeem van prioriteiten voor de toekenning van de licenties instellen. Deze nieuwe wetgeving kan echter niet leiden tot het feit dat personen, die vandaag hun diensten aanbieden, dit onder het nieuwe systeem niet meer kunnen doen. Men moet erover waken dat de activiteiten worden voortgezet, zonder dat men (tijdelijk) aan een vorm van inactiviteit is gehouden.

Welnu, het lijkt erop dat het voorontwerp van ordonnantie een aantal elementen bevat die ertoe kunnen leiden dat bestaande chauffeurs met de nieuwe ordonnantie hun activiteit moeten stopzetten.

Tevens benadrukt **de Raad** dat men moet voorkomen dat diegenen die niet voor de vaardigheidstesten in Brussel zijn geslaagd, zonder verdere actie van een licentie kunnen genieten. Aldus moeten de voorwaarden die aan het bekwaamheidscertificaat zijn verbonden, worden nageleefd.

### 1.7 Statuten en opleidingen van de chauffeurs

**De Raad** benadrukt op een positieve wijze het feit dat de memorie van toelichting van oordeel is dat het « *huurforfait* » een fundamenteel misbruik van het werkgeversstatuut is en de sector de facto uitholt. Voor hem is dit statuut, indien het nog zou moeten worden toegepast, immers onaanvaardbaar : dit betekent dat de collectieve arbeidsovereenkomsten (bevoegdheden die onder het federale niveau vallen) niet worden nageleefd.

Momenteel slagen heel wat kandidaat-taxichauffeurs niet voor de testen van het Bestuur om taxichauffeur te worden en eindigen ze met het rijden voor een VVB-dienst waar de regels niet dezelfde zijn, wat een tekort aan taxichauffeurs inhoudt. **De Raad** dringt erop aan dat de opleiding en de redenen voor het zakken voor de psychotechnische testen zouden worden geanalyseerd, teneinde

een betere toegang tot het beroep te bieden. Men moet bijvoorbeeld bekijken welke oplossingen men ingevolge het zakken voor de test moet bieden en in welke mate men deze opnieuw kan afleggen. Eén van de oplossingen zou kunnen zijn om de chauffeurs in opleiding meer te ondersteunen.

## 1.8 Tarifiering

Ook hier vindt **de Raad** het noodzakelijk om over een sociaaleconomische studie en een impactanalyse inzake de kwestie van de tarifiering te beschikken, alvorens zich uit te spreken.

**De Raad** formuleert niettemin enkele beschouwingen waarmee men rekening dient te houden :

- Wat de taxidienst betreft, is **de Raad** van mening dat er voor de vaststelling van een minimumprijs een evenwicht tussen een te hoge en een te lage prijs moet worden gevonden.

Met een te lage prijs zal het moeilijk zijn om sociale dumping te bestrijden en om de chauffeurs een waardig inkomen en de ondernemingen een afdoende rendabiliteit te verzekeren.

Met een te hoge vaste prijs zal de dienst enkel nog toegankelijk zijn voor een bepaalde categorie van klanten (wat aldus indruist tegen één van de doelstellingen die erin bestaat om taxi's toegankelijk te maken en om de file- en milieuproblemen in het Gewest aan te pakken door betrouwbare en betaalbare alternatieven voor het individuele voertuig te bieden), zal de vraag dus afnemen en de mogelijke winst van de chauffeurs dus negatief beïnvloeden.

Met een te hoge prijs zal de dienst van openbaar nut enkel kunnen worden verzekerd wanneer de Regering rechtstreeks tussenkomt in de dekking van de kosten (aan de hand van bijvoorbeeld 'taxicheques').

- Wat de VVB-dienst betreft, is **de Raad** van mening dat de minimumprijs niet lager mag zijn dan deze die voor de taxidienst werd vastgesteld. Aangezien het echter om een dienst gaat die op de particuliere markt van de voorafgaande reservering met een minimumduur en -prijs wordt aangeboden, moet er geen maximumprijs worden bepaald. Men moet het verschil tussen de minimumprijs en de maximumprijs dus niet tot 250% beperken.

## 1.9 Regulator

**De Raad** stelt vast dat het voorontwerp van ordonnantie een onafhankelijke regulator voor de taxisector creëert, maar dat hij niet over gegevens beschikt inzake de menselijke en budgettaire middelen die nodig zijn voor de creatie en de werking van deze regulator.

**De Raad** meent dat men, in het kader van good governance en om de begrotingsimpact te beperken, moet overwegen om een bestaande instelling de opdrachten toe te vertrouwen die de regulator ten deel vallen.

In dat opzicht geeft **de Raad** het voorbeeld van Brugel, de Brusselse energieregulator, waarvan de bevoegdheden werden uitgebreid en die nieuwe opdrachten heeft gekregen (met aanwerving van bijkomend personeel, een wijziging van de RvB, ...) met betrekking tot de watersector, waaronder deze van de controle op de watertarifiering.

## 1.10 Bestelplatformen

Het voorontwerp van ordonnantie voorziet dat enkel de platformen die de Minister heeft erkend hun diensten mogen aanbieden voor trajecten waarvan het beginpunt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is gevestigd.

**De Raad** is van mening dat de erkenning op het federale niveau, die in hoofdzaak fiscale bepalingen beoogt, ontoereikend is ten overstaan van de uitdagingen van de sector. Hij vraagt dus dat een sectorale benadering in aanmerking zou worden genomen en dat er een overleg tussen de Gewesten zou plaatsvinden om te voorkomen dat er drie verschillende systemen zouden zijn om de platformen te erkennen en om aldus de administratieve kosten te beperken.

In dat opzicht verwijst **de Raad** naar zijn advies over de deeleconomie<sup>1</sup>, in het bijzonder inzake de rol en de aansprakelijkheid van de platformen en de « smart regulation » (sectorale benadering) die het Gewest zou moeten aannemen.

### 1.11 Controle

**De Raad** benadrukt het belang om vanaf vandaag, zonder de tenuitvoerlegging van de hervorming af te wachten, de controlehefbomen te activeren, teneinde een grotere transparantie van de volledige sector (taxi en VVB) te verzekeren.

Tevens dringt **de Raad** erop aan om (los van de verrichting van de sociaaleconomische studie en de impactanalyse) zo vlug mogelijk de Task force in te stellen, waarvan sprake is en die bestaat uit vertegenwoordigers van Brussel Preventie & Veiligheid, Brussel Mobiliteit, verschillende politiezones en het Parket.

**De Raad** steunt overigens de 7 principes<sup>2</sup>, die in bijlage 1 betreffende de controle/sanctie worden vermeld en die het operationeel actieplan moeten begeleiden waarmee de Task force is belast.

**De Raad** benadrukt dat de instrumenten die aan boord van alle voertuigen zijn geïnstalleerd (die het toelaten om de activiteiten en de ontvangsten van de chauffeurs te registreren) en de gegevens die de platformen registreren, middelen zijn die voor de controles moeten worden gebruikt.

## 2. Artikelsgewijze beschouwingen

Ondanks de opmerking die hij in de algemene beschouwingen heeft geformuleerd en waarin een herziening van deze ordonnantie wordt gevraagd, formuleert **de Raad** hierna toch enkele specifieke opmerkingen :

### 2.1 Artikel 5, §4, 4°

**De Raad** benadrukt dat dit artikel betreffende de redenen voor de weigering om de licentie te hernieuwen, moet worden herzien. Indien de licentiehouders immers een bezoldigd persoon is, kan de voorwaarde inzake het niet-naleven van de sociale of boekhoudkundige wetgeving hem niet worden opgelegd.

### 2.2 Artikel 8, §7

**De Raad** vraagt om dit artikel te herformuleren in de zin dat de klant de mogelijkheid moet hebben om ook via een elektronische applicatie een elektronische betaling te verrichten.

<sup>1</sup> A-2018-016-CES

<sup>2</sup> 1. Versterking van de slagkracht van de politiezones ; 2. Versterking van de pool controleurs bij Brussel Mobiliteit ; 3. Oprichting van een dienst Taxistewards in de probleemzones ; 4. Organisatie van politieacties van het type FIPA (politie, Parket, gewestelijke controledienst) ; 5. Opzetting en uitvoering van andere controleoperaties ; 6. Organisatie van overleg met de andere Gewesten om de naleving van de gewestelijke reglementeringen te verzekeren ; 7. Preventie en informatie.



### 2.3 Artikel 19, §3, 3° en 4°

Ten overstaan van dit artikel, dringt **de Raad** erop aan dat er bij de inzameling van de verschillende gegevens rekening zou worden gehouden met de privacy en dat deze maatregel op de nieuwe Europese regelgeving « General Data Protection Regulation » (GPDR) zou aansluiten. Hij vraagt dat de klantgegevens anoniem zouden worden gemaakt.

### 2.4 Artikel 27, §1, 3° b)

**De Raad** vraagt zich af of de in dit artikel voorziene bepaling : « *b) Zijn werkelijke of gekozen domicilie hebben of zijn sociale zetel hebben in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest* » niet discriminerend is en niet indruist tegen de Europese regelgevingen.

Tevens vraagt **de Raad** wat er met « gekozen domicilie » wordt bedoeld.

### 2.5 Overgangsbepalingen

**De Raad** stelt vast dat de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder wordt opgeheven, met uitzondering van artikel 43. Welnu, op verschillende plaatsen in de overgangsbepalingen wordt er naar artikelen van deze ordonnantie van 27 april 1995 verwezen. **De Raad** vraagt dus om een paragraaf toe te voegen, die verduidelijkt welke artikelen van de ordonnantie van 27 april 1995 nog steeds van toepassing zijn, teneinde aan de overgangsbepalingen te beantwoorden.

\*  
\*       \*  
\*

