
ADVIES

Ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur

Aanvrager

Minister-Voorzitter Rudi Vervoort

Advies ontvangen op

19 juni 2020

Advies behandeld door

Commissie Economie - Werkgelegenheid - Fiscaliteit - Financiën en Commissie Ruimtelijke Ordening - Mobiliteit

Advies uitgebracht door de plenaire zitting op

16 juli 2020

Vooraf

Dit ontwerpbesluit gaat over tot de aanvulling van de bepalingen van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Dit ontwerpbesluit past in het kader van de bepalingen van artikel 28 van de ordonnantie van 17 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. Dit artikel staat de Regering namelijk toe om maatregelen te treffen wat betreft de verplichtingen en de controle van de chauffeurs.

Welnu, in het kader van de ontwikkeling van de activiteiten van de chauffeurs van huurvoertuigen met chauffeur (HVC) is het nodig gebleken om te zorgen voor een betere omkadering van de uitoefening van dit beroep dat aan minder verplichtingen dan het beroep van taxichauffeur is onderworpen.

Immers, in tegenstelling tot deze laatsten zijn de chauffeurs van huurvoertuigen tot op heden aan geen controle inzake moraliteit, medisch selectieattest of beroepsbekwaamheden onderworpen. Dat betekent dat het Bestuur niet tot deze controles kan overgaan en niet bevoegd is voor de bestraffing van ongepast gedrag van chauffeurs dat hem wordt medegedeeld in het kader van klachten van bepaalde klanten.

Dit ontwerpbesluit wil aan deze ongelijkheid verhelpen door het Bestuur in de mogelijkheid te stellen om de moraliteitsvoorwaarden van de chauffeurs na te gaan, evenals hun beroepsbekwaamheden die zijn aangetoond door het verplicht slagen voor selectietests en examens, zoals voorzien door artikel 82 van het ontwerpbesluit. Het Bestuur zal tevens gemachtigd zijn om sancties te treffen die kunnen variëren van een gewone verwittiging tot de definitieve intrekking van het bekwaamheidsattest van chauffeur¹. Er zullen tevens sancties kunnen worden opgelegd indien wordt vastgesteld dat het voertuig niet aan bepaalde technische criteria voldoet.

De beheerders van maatschappijen voor de verhuur van voertuigen met chauffeur zijn bovendien tot op heden niet verplicht om het Bestuur in te lichten over de aanwerving van een chauffeur. Deze zijn bovendien aan geen enkel beheerverbod onderworpen indien hun toelating om hun maatschappij uit te baten wordt ingetrokken, vermits zij enkel een nieuwe exploitatietoelating via een nieuwe rechts- of fysiek persoon moeten aanvragen.

Het nieuwe juridisch kader gaat eveneens in op dit probleem door aan de beheerder van zo'n maatschappij te verplichten om het Bestuur over elke aanwerving, over elke wijziging van het werkschema en over het vertrek of het ontslag van een chauffeur van HVC in te lichten.

Dit ontwerpbesluit gaat tenslotte eveneens over tot de aanpassing van bepaalde punten wat betreft de opleiding van taxichauffeurs. De beroepsbekwaamheidstests, die in artikel 14 zijn voorzien, zullen voortaan geen mondeling onderhoud met een psychologisch deskundige meer omvatten. Indien kandidaat-chauffeurs niet slagen voor de selectietests, dan zullen zij zich na een termijn van 2 maanden opnieuw kunnen inschrijven (en niet meer na 6 maanden zoals voorzien in de vorige versie van het besluit). Indien zij na driemaal niet zijn geslaagd, dan zullen zij zich na 1 jaar opnieuw kandidaat kunnen

¹ Artikel 76 van het ontwerpbesluit preciseert dat de definitieve intrekking van het bekwaamheidscertificaat het tienjarig verbod inhoudt om zich aan te melden voor de infosessies, de beroepsselectietesten en de examens voor het halen van het bekwaamheidscertificaat van taxichauffeur of van chauffeur van huurwagens met chauffeur.

stellen, en niet meer na een wachttijd van 3 jaar. Deze termijnen gelden eveneens voor de kandidaat-HVC-chauffeurs.

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Reikwijdte van het juridisch kader

Brupartners verwelkomt de wijziging van het besluit van 29 maart 2007 die een reglementair kader voorziet dat niet enkel op taxibestuurders maar eveneens op chauffeurs van huurvoertuigen met chauffeur van toepassing (HVC) is. **Brupartners** is namelijk van oordeel dat zo'n bijwerking tegemoetkomt aan een van de beschouwingen in zijn advies van 15 maart 2018². Hierin wordt gewezen op het belang om in deze sector tot een billijke concurrentie te komen.

Brupartners zou er evenwel de voorkeur aan hebben gegeven dat deze bepalingen het voorwerp zouden hebben uitgemaakt van een wijziging van de ordonnantie van 17 april 1995, eerder dan van het besluit van 29 maart 2007. **Brupartners** is immers van oordeel dat de ingeroepen dringendheid ingevolge bepaalde ontsporingen, die wat betreft het gedrag van bepaalde HVC-chauffeurs in België en in het buitenland werden vastgesteld, op zich geen hervorming van deze omvang d.m.v. een besluit kan rechtvaardigen.

Brupartners vraagt daarom aan de Regering om zich binnen redelijke termijnen te buigen over een hervorming van de bepalingen en van de ordonnantie van 17 april 1995 die hierop betrekking heeft.

1.2 Taxiplan : sociaaleconomische studie en impactanalyse

Brupartners herinnert eraan dat de gewestelijke beleidsverklaring 2019-2024 vermeldt dat *de Regering een globale en gezamenlijke hervorming van de sector van het bezoldigd personenvervoer zal doorvoeren om met name de dienstverlening aan de gebruikers en het statuut van de taxichauffeurs te verbeteren*. **Brupartners** verheugt zich erover te horen dat de voorafgaandelijke sociaaleconomische studie van de sector en analyse van de impact van zo'n hervorming, die hij had gevraagd in zijn advies van 15 maart 2018, binnenkort een feit zullen zijn.

Teneinde te kunnen bijdragen tot het globaal denkproces over het toekomstig Taxiplan en tot een nieuwe reglementering voor de sector van de taxi's en de huurvoertuigen met chauffeur, vraagt **Brupartners** om op de hoogte te worden gehouden van de eerste resultaten van de verrichte analyses, in het kader van een overleg met de sector en de sociale gesprekspartners.

1.3 Raadpleging van de sector

Brupartners vindt het een positieve zaak dat de Regering het Gewestelijk Adviescomité voor de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur heeft geraadpleegd waarvan de leden de inhoud van de tekst hebben goedgekeurd, en dat dit ontwerpbesluit vervolgens aan de Belgische Vereniging van Belgische limousinechauffeurs zal worden bezorgd.

²[A-2018-ESR-020-ESR](#)

1.4 Interregionale wederzijdse erkenning

Teneinde het beginsel van de wederzijdse erkenning van de licenties, die door de beide andere gewesten worden afgeleverd, te vrijwaren, vraagt **Brupartners** met aandrang dat de nieuwe reglementering geen hindernis zou vormen voor de komst op het Brussels grondgebied van chauffeurs uit Vlaanderen en Wallonië, zonder daarom een oneerlijke concurrentie tussen de gewesten te ontwikkelen.

Brupartners nodigt de drie gewesten bijgevolg uit om een optimale toepassing van deze voorziening te onderzoeken door middel van het sluiten van een samenwerkingsakkoord, wanneer de juridische onzekerheden over de wettelijke bepalingen, die in andere gewesten zijn aangenomen, opgeheven zijn.

Brupartners merkt in dit verband op dat zo'n samenwerkingsakkoord ter bepaling van de voorwaarden voor taxidiensten in de metropolitaanse zone trouwens is voorzien in de gewestelijke beleidsverklaring 2019-2024.

Brupartners vestigt bovendien de aandacht van de Regering op het feit dat de interregionale toepasbaarheid van de licenties het risico behelst dat kandidaat-chauffeurs de selectietests afleggen in het gewest waar de criteria minder streng zijn, om vervolgens hun activiteit in een gewest met strengere voorwaarden uit te oefenen. **Brupartners** roept dan ook de Regering op om hiervoor waakzaam te blijven, opdat de chauffeurs, die op het gewestelijk grondgebied actief zijn, wel degelijk aan de toegangsvoorwaarden voldoen die er van toepassing zijn. Zo kan de kwaliteit van de dienstverlening en een billijke concurrentie worden verzekerd.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Afschaffing van het psychologisch onderhoud

Brupartners neemt akte van het feit dat het hoge percentage mislukkingen, dat is vastgesteld na afloop van het mondeling onderhoud met een psychologisch deskundige, heeft bijgedragen tot de afschaffing ervan. Toch wordt geoordeeld dat de selectie van chauffeurs een belangrijke psychologische dimensie moet omvatten.

2.2 Facultatieve ecologische rijopleiding

Zoals aangegeven in zijn advies van 20 december 2018³, nodigt **Brupartners** de Regering uit om over te gaan tot een herevaluatie van het facultatief karakter van de ecologische rijopleiding. Ook al trekt deze opleiding weinig kandidaten aan en vertegenwoordigt deze een niet te verwaarlozen kost, toch vormt deze volgens **Brupartners** een relevant element voor kandidaten die in het verleden geen gelijkaardige cursus hebben gevolgd.

2.3 Controle

Brupartners wenst eveneens de standpunten in herinnering te brengen die hij heeft geformuleerd in zijn advies van 15 maart 2018 inzake activering van de controlemiddelen van de taxi's en HVC.

Brupartners is namelijk de mening toegedaan dat het relevant is om geen globale hervorming van de sector af te wachten om de activering van de voorzieningen voor een grotere transparantie te overwegen.

³[A-2018-097-ESR](#)

Brupartners zou daarom graag over informatie beschikken wat betreft de middelen die momenteel beschikbaar zijn om deze controles te verrichten.

Brupartners herinnert er bovendien aan dat de instrumenten aan boord van alle voertuigen (die toelaten om de activiteiten en ontvangsten van de chauffeurs te registreren) en de gegevens ingezameld door de platformen middelen zijn waarop men beroep kan doen om deze controles uit te voeren.

2.4 Advies van de Inspectie van Financiën

Ondanks het ongunstig advies van de Inspectie van Financiën neemt **Brupartners** akte van het akkoord van de Minister van Begroting, onder voorbehoud van beschikbare kredieten in de begrotingsallocaties van de Minister-Voorzitter.

3. Artikelsgewijze beschouwingen

3.1 Artikel 22 van het ontwerpbesluit

Brupartners stelt vast op bladzijde 3 van de nota aan de Brusselse regering dat het Bestuur aan kandidaat-chauffeurs, die geen bekwaamheidsattest bezitten, geen sanctie zal opleggen indien zij zich voor de selectietests inschrijven binnen de termijnen die zijn voorzien in artikel 22 van het ontwerpbesluit.

Deze verwijzing naar de voorwaarde tot inschrijving komt echter niet tot uiting in het kwestieuze artikel van het ontwerpbesluit vermits hierin eerder melding wordt gemaakt van de voorwaarde tot slagen voor het beroepstraject.

Brupartners wijst erop dat de inschrijving voor een examen niet gelijk is aan het slagen voor ditzelfde examen en vraagt dan ook een verduidelijking van de inhoud van dit artikel.

*
* *
*