
ADVIES

Ontwerp van advies van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de taxidiensten

Ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de subcategorieën van taxidiensten en de quota en tarieven die erop van toepassing zijn

Aanvrager

Minister-Voorzitter Rudi Vervoort

Aanvraag ontvangen op

30 juni 2022

Aanvraag behandeld door

Commissie Economie – Werkgelegenheid – Fiscaliteit -
Financiën

Commissie Ruimtelijke Ordening - Mobiliteit

Dringende aanhangigmaking

Advies aangenomen door de Plenaire vergadering op 14 juli 2022

BRUPARTNERS

Bischoffsheimlaan 26 – 1000 Brussel

Tel.: 02 205 68 68 – brupartners@brupartners.brussels – www.brupartners.brussels

Vooraf

De ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (VVC) laat niet toe om rekening te houden met de hedendaagse evoluties noch met de nieuwe gebruiksgewoonten. Een nieuwe ordonnantie was dan ook noodzakelijk om deze nieuwe gebruiksgewoonten in de reglementering van de sector op te nemen. Deze nieuwe ordonnantie werd op 9 juni 2022 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd¹.

Deze ordonnantie voorziet tal van belangrijke wijzigingen, waaronder:

- een eenmaking van het statuut van de chauffeurs;
- een beperking van het aantal voertuigen die in het verkeer worden gebracht;
- een omkadering van de tarieven;
- het onderscheid tussen de dienstverlening aangeboden door standplaatstaxi's en door straattaxi's;
- de mogelijkheid voor de Regering om door middel van besluiten de kwaliteitseisen voor de dienstverlening te bepalen;
- de omkadering van de platformen voor online-reservering.

De ordonnantie voorziet bovendien een overgangperiode tijdens dewelke specifieke maatregelen de huidige exploitanten met name zouden toelaten om op het nieuwe stelsel over te stappen of – indien zij dit wensen – om hun activiteiten stop te zetten.

De twee ontwerpen van besluit, die bij Brupartners aanhangig zijn gemaakt, moeten de toepassing van sommige bepalingen van deze ordonnantie mogelijk maken door o.a. te verduidelijken:

- de voorwaarden voor de toegang tot het beroep (opleiding, geldigheidsduur van de attesten, heffingen, enz.);
- de *numerus clausus* die op elke categorie van taxi's van toepassing is;
- de tarieven die op de sector van toepassing zijn.

Terzelfder tijd als de voorlegging voor aanhangigmaking van deze twee besluiten werd eveneens een besluit tot verlenging van de overgangperiode neergelegd.

Advies

1. Algemene beschouwingen

Men wacht sinds vele jaren op de onontbeerlijke hervorming van de taxi-/VVC-sector, gelet op het verouderd karakter van de huidige reglementering die dateert van 1995. **Brupartners** herinnert eraan dat zijn regelmatige vraag om over de evolutie van het dossier informatie te verkrijgen niet werd gehoord.

¹ [Ordonnantie betreffende de taxidiensten](#)

Brupartners betreurt in dit opzicht ten zeerste de omstandigheden van deze aanhangigmaking. Hij is namelijk de mening toegedaan dat de termijnen, die hem werden opgelegd om zijn advies uit te brengen, een grondige analyse van het geheel van de voorgestelde maatregelen bemoeilijken. Dit kan tot gevolg hebben dat deze analyse niet toelaat om voor de verschillende overblijvende knelpunten een oplossing aan te reiken. Hij wijst erop dat een degelijke raadpleging van de sociale gesprekspartners de nodige tijd vraagt.

Brupartners geeft bovendien mee dat de opgelegde termijn voor zijn advies hem niet in de mogelijkheid heeft gesteld om de cijfers en statistische gegevens, die hem werden bezorgd, te onderzoeken noch te bekrachtigen.

Brupartners herinnert er tenslotte aan dat hij op 7 januari 2022 eveneens een advies over het voorontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten had uitgebracht². Hij wenst hier te wijzen op zijn beschouwingen i.v.m. de overgangperiode, evenals over de passages waarin werd gewezen op het belang van een onafhankelijke samenwerking tussen de tussenpersonen, die instaan voor de reserveringen, en de exploitanten/houders van vignetten in het kader van de beschouwingen over de exploitatietoelating en het statuut van de chauffeurs.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Raadpleging van de sector van de taxi's en de VVC

Brupartners herinnert aan de noodzaak van een aangepaste en transparante raadpleging van de sector van de taxi's en de VVC om tot een hervorming en een aangepast wetgevend kader te komen die tegemoetkomen aan de realiteit op het terrein, en die dan ook door de sector worden gesteund.

Brupartners drukt in dit verband de vrees uit over mogelijke negatieve reacties die de bepaling van een wetgevend kader, dat te ver van de realiteit op het terrein verwijderd is en weinig of helemaal niet aan de uitdagingen van de sector tegemoet komt, zou uitlokken. Na jaren van getouwtrek heeft de sector nood aan een regulering en aan stabiliteit.

Brupartners vraagt bijgevolg aan de Regering om de hele sector (syndicale bank, werkgeversbank en gebruikers) op actieve wijze te raadplegen om een permanente opvolging te verzekeren van de maatregelen die moeten worden doorgevoerd.

Aangezien de mobiliteit te Brussel een permanente evolutie ondergaat, vraagt **Brupartners** eveneens om het systeem van de tarieven en quota om de zes maanden op dynamische wijze te heroverwegen. Het orgaan, dat met deze evaluatie belast is en in de ordonnantie is voorzien, zou zich niet tot de Regering mogen beperken maar de inspraak van alle vertegenwoordigers van de spelers van de sector (vertegenwoordigers van de chauffeurs, vertegenwoordigers van de Regering, vertegenwoordigers van de reserveringscentrales, mobiliteitsexperten) mogelijk moeten maken.

2.2 Tarieven, quota en rentabiliteit van de sector

Brupartners steunt het feit dat de dienstverlening door de taxi's wordt beschouwd als een openbare dienstverlening. Hij vindt evenwel dat dit vereist dat men bijzondere aandacht besteedt aan de leefbaarheid van de sector.

² [A-2022-001-BRUPARTNERS](#)

In deze omstandigheden toont **Brupartners, met uitzondering van de representatieve werkgeversorganisatie (BECI)**, zich ten zeerste bezorgd over het cijfer dat door de quota is bepaald en dat 20% hoger ligt dan het aantal erkenningen dat vandaag is afgeleverd. Dit kan leiden tot een daling van de rentabiliteit in de sector.

Brupartners wijst er bovendien op dat de voorgestelde tarieven geen rekening lijken te houden met talrijke elementen die voor de invoering van een evenwichtige tarifiering noodzakelijk zijn, zoals met name:

- De evolutie van de kosten van levensonderhoud;
- De lasten inherent aan de activiteit (hoger in Brussel dan elders in België);
- Het werkvolume en het aantal actoren op het terrein.

Brupartners benadrukt bovendien dat de voorgestelde tarieven zich in de onderste marge van de prijzen bevinden die in België en het buitenland worden toegepast. Verschillende steden (Brugge, Bergen, Namen, Doornik, ...) passen namelijk een hogere tarifiering toe, terwijl de prijzenindex in Brussel hoger ligt. Terwijl de sociaaleconomische context neigt naar een veralgemeende stijging van de kosten, stelt **Brupartners** met spijt vast dat de voorgestelde tarieven lager liggen dan de prijzen van het akkoord dat de Brusselse regering in februari 2014 had bereikt³.

Brupartners wijst erop dat een hervorming van de sector van het bezoldigd personenvervoer – om doeltreffend te zijn – aan de volgende doelstellingen moet voldoen:

- aan de chauffeurs toereikende inkomsten en goede arbeidsomstandigheden verzekeren;
- het rentabiliteitsevenwicht van de sector waarborgen;
- een gezonde en billijke concurrentie binnen de sector verzekeren (met name met de interregionale actoren);
- de naleving van de geldende fiscale en sociale wetgeving verzekeren;
- elke sociale en economische dumping (zwartwerk) vermijden;
- nieuwe actoren ontvangen.

Brupartners, met uitzondering van de representatieve werkgeversorganisatie (BECI), verzet zich niet tegen een dynamische tarifiering op voorwaarde dat deze wordt afgebakend door minimumprijzen, die toelaten om aan de chauffeurs een degelijk loon te garanderen, en door maximumprijzen om de bescherming van de gebruiker en de dienstverlening van openbaar nut te verzekeren.

De representatieve werkgeversorganisatie (BECI) wenst van haar kant de volgende opmerkingen te formuleren:

- **de representatieve werkgeversorganisatie (BECI)** drukt haar bezorgdheid uit over het voorstel tot invoering van een maximumprijs (gevolg van de beperking van de tarifiering). Deze bepaling lijkt in te gaan tegen de wil om aan de chauffeurs voldoende inkomsten te verzekeren;
- **de representatieve werkgeversorganisatie (BECI)** stelt vast dat het geplande quotum van taxi's, dat in het ontwerpbesluit wordt overwogen (NVDR: 3250 taxi's), aanzienlijk lager ligt dan het voorstel in de studie die in 2020 bij Deloitte werd besteld met het oog op de objectieve bepaling van een voor te stellen *numerus clausus*. Zij stelt bovendien vast dat er geen enkele berekeningsmethode, die dit voorstel van quotum rechtvaardigt, werd meegegeven. Welnu,

³ De taxiprijzen stijgen maar Brussel blijft goedkoop! – BRUZZ, en « Taxis bruxellois : Du changement dans les tarifs » – La DH/Les Sports+ (dhnet.be).

zij wijst erop dat de studie van Deloitte op basis van het aantal bestaande chauffeurs, de verwachte groei van de markt en van vergelijkingen met andere Europese hoofdsteden voorstelt om dit quotum op 5983 eenheden vast te leggen wat betreft het totaal aantal voertuigen die op de markt actief zijn. **De representatieve werkgeversorganisatie (BECl)** vraagt daarom om erover te waken dat de *numerus clausus*, die zal worden bepaald, rekening zou houden met de noodzaak om alle bestaande chauffeurs van taxi's en VVC op te nemen en een toereikende marge zou voorzien om de sector in de mogelijkheid te stellen om tijdens de komende jaren verder te evolueren;

- **De representatieve werkgeversorganisatie (BECl)** vraagt tot slot dat het geheel van de maatregelen, die met name voor de toegang tot het beroep en de quota worden genomen, toelaten om ervoor te zorgen dat de chauffeurs, die momenteel te Brussel werkzaam zijn, onder het nieuwe stelsel kunnen verder werken.

2.3 Ecologische transitie

Brupartners verwelkomt de invoering van bepalingen die de energietransitie van de sector moeten versnellen. **Brupartners** stelt in dit opzicht voor om geen maximumquota op te leggen voor de elektrische en op waterstof aangedreven voertuigen. Dit zou komaf maken met een van de hindernissen voor de aankoop van een nul-uitstoot-voertuig en een positief signaal zijn op het vlak van ecologische transitie.

2.4 Transregionale aspecten

Brupartners neemt akte van het feit dat het vervoer van klanten door taxichauffeurs, die over geen attest beschikken dat conform is met de ordonnantie en de besluiten, verboden is (art. 3 van de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende de taxidiensten). Hij wijst op de noodzaak van een effectieve controle van de naleving van deze bepaling. Hij meent dat het hier een voorwaarde betreft voor de leefbaarheid van een Brusselse taxidienstverlening en vraagt met aandrang dat voldoende middelen zouden worden voorzien voor de toepassing van deze bepaling.

Brupartners pleit eveneens voor de inwerkingtreding van het samenwerkingsakkoord betreffende de taxidiensten die zich over het grondgebied van meer dan een gewest uitstrekken, zoals bedoeld in artikel 92bis van de ordonnantie betreffende de taxidiensten.

3. Artikelsgewijze beschouwingen

3.1 Ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de taxidiensten

Art. 6. Procedure voor de indiening en het onderzoek van de aanvragen tot verlenging van de vergunning

“5° Een attest van zijn verzekeringsmaatschappij waaruit blijkt dat het voertuig of de voertuigen waarvoor hij over een identificatievignet beschikt, sinds de datum van inschrijving ervan, zonder onderbreking verzekerd zijn geweest in overeenstemming met artikel 16, § 1, 5°”

Brupartners is van oordeel dat men deze paragraaf moet aanpassen om hierin een vrijstelling te voorzien voor uitzonderlijke gevallen en/of gevallen van overmacht. Tijdens een pandemie of in een uitzonderlijke situatie de verzekering van het voertuig opleggen, zou erop neerkomen dat men de verzekerde tot kosten verplicht terwijl de situatie niet toelaat om inkomsten te genereren.

Art.7. Procedure voor de indiening en het onderzoek van de aanvragen tot overdracht van de vergunning

“§ 2. Binnen twintig werkdagen na verzending van het dossier stuurt de Administratie aan de kandidaat-cedenten en de kandidaat-cessionarissen...”

Brupartners vraagt om toe te voegen dat de overdracht ambtshalve wordt aanvaard indien de Administratie binnen de twintig werkdagen niet heeft gereageerd. Deze toevoeging zou moeten toelaten om gerechtelijke procedures te vermijden.

Art. 10. Procedure voor het behalen van het bekwaamheidsattest

“§1. 9° Een document waaruit blijkt dat hij het Nederlands en/of Frans minimaal beheerst, minstens op niveau A2 van het gemeenschappelijk Europees referentiekader;”

Brupartners is van mening dat de test zou moeten kunnen worden voorgesteld door de Administratie (Brussel Mobiliteit) en dat een kopie van het in het Frans of Nederlands behaalde schooldiploma, of van het bewijs dat bepaalde opleidingen in het Frans of het Nederlands werden gevolgd, moeten kunnen worden aanvaard als equivalenten van een taalattest van niveau A2.

Art. 31. De aan de chauffeurs van standplaatstaxi's en aan de chauffeurs van straattaxi's opgelegde eisen

“§2. 4° Het is de chauffeurs van standplaatstaxi's en de chauffeurs van straattaxi's verboden om hun voertuig tijdens de dienstverlening door een derde te laten besturen;”

Brupartners vraagt om de mogelijkheid te voorzien voor een mechanicus (automobieltechnicus, programmeerder van taximeters, enz.) om het voertuig te besturen, ook al beschikt hij niet over een bekwaamheidsattest. **Brupartners** vraagt eveneens om een uitzondering te voorzien voor de begeleiders indien zij instructeur zijn of een bekwaamheidsattest bezitten.

Art. 44 Samenstelling van het gewestelijk Adviescomité voor de taxidiensten

“9° Vier afgevaardigden van de erkende reserveringsbemiddelaars die onder hun leden ten minste 200 exploitanten tellen die taxidiensten aanbieden...”

§2 2° Minstens 100 leden hebben die houder zijn van een exploitatievergunning.”

Brupartners stelt voor om de woorden “die onder hun leden ten minste 200 exploitanten tellen” te vervangen door “die onder hun leden ten minste 200 leden tellen die houder zijn van een exploitatievignet”. De ordonnantie preciseert dat aan een exploitant meerdere vignetten kunnen worden toegekend. Om een representativiteit vragen via het aantal houders van vignetten en niet op basis van het aantal exploitanten zal een meer correcte weerspiegeling van de sector mogelijk maken. Dit zou tevens moeten leiden tot een beter evenwicht van de vertegenwoordiging tussen de vertegenwoordigers van zelfstandigen en de vertegenwoordigers van exploitanten met meerdere toelatingen die – bijgevolg – meer chauffeurs tewerkstellen.

“3° §3 De vertegenwoordiger van een in § 1, °4, bedoelde representatieve vereniging moet houder zijn van een exploitatievergunning voor een taxidienst, afgeleverd met toepassing van de ordonnantie en de uitvoeringsmaatregelen ervan”.

Brupartners vraagt om de vertegenwoordiging van de verenigingen, die het dagelijks beheer van een onderneming verzorgen, mogelijk te maken door middel van de volgende vermelding “of verzekert het dagelijks beheer van de onderneming die een toelating bezit om een taxidienst uit te baten die werd afgeleverd met toepassing van de ordonnantie en van haar uitvoeringsmaatregelen”.

*
* *