



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE BETREFFENDE  
DE TAXIDIENSTEN EN  
DE EVENEMENTIËLE PERSONENVERVOERDIENSTEN**

<b>Aanvrager</b>	De heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	09/12/2021
<b>Uiteenzetting</b>	10.12.2021 door dhr. Aziz Hmat, adviseur op het Kabinet van minister Vervoort, en dhr. Babak Kabazan, Brussel Mobiliteit
<b>Overgemaakt document</b>	Voorontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten en de evenementiële personenvervoerdiensten, aangenomen in eerste lezing op 25.11.2021 en nota aan de regering
<b>Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b>	20/12/2021

**De diensten voor bezoldigd personenvervoer vormen een essentieel onderdeel van de Brusselse mobiliteit. In overeenstemming met het Good Move-plan dringt de Commissie erop aan dat deze diensten in aanvulling op de andere mobiliteitsvormen bijdragen aan het realiseren van de gewestelijke doelstellingen inzake de verbetering van de levenskwaliteit en de ontwikkeling van een deelmobiliteitsaanbod dat de middelen optimaliseert en toegankelijk is voor alle doelgroepen.**

Een hervorming van de taxi-/VVC-sector staat al meerdere jaren op de agenda en is onvermijdelijk in het licht van de verouderde regelgeving uit 1995. In maart 2021 toonden de controles, waar schuwingen en boetes voor VVC-chauffeurs wegens het gebruik van een smartphone duidelijk aan dat het hoog tijd is de sector te moderniseren en aan te passen aan de nieuwe technologieën. Meer recent leidde het arrest van het Brusselse Hof van Beroep van 23 november 2021 dat VVC-chauffeurs op basis van de regelgeving uit 1995 verbiedt gebruik te maken van de Uber-app tot een betoging van ongeveer 2.000 chauffeurs.

Deze situatie toonde de hoogdringendheid van een hervorming van de sector aan en benadrukte ook de vertraging die werd opgelopen bij het behandelen van deze kwesties in overleg met de actoren.

**De Commissie betreurt dat ze op zulke korte termijn een advies moet verstrekken over een ingewikkeld onderwerp waarin maatschappelijke en economische uitdagingen alsook mobiliteitsvraagstukken samenkomen.**

Bovendien blijkt dat er grote verschillen in visie zijn tussen de sociale partners, vertegenwoordigers van de werknemers uit de sector en vertegenwoordigers van de ondernemingen die deze diensten verlenen over de organisatie en regulering van de markt van het personenvervoer.

**Gezien de hoogdringendheid, gezien het verzoek om advies van Brupartners, de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en ondanks het belang van de vele uitdagingen van het project, beperkt het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie zich jammer genoeg tot enkele aspecten van het ontwerp van ordonnantie.**

## **De Commissie betreurt het feit dat het ontwerp van ordonnantie geen maatregel voorstelt over het vervoer van personen met beperkte mobiliteit (PBM) terwijl deze maatregelen in het Good Move-plan staan:**

- *De activiteiten van de taxitelefooncentrales en de taxi-applicaties reglementeren om het ontvangen van de aanvragen voor PBM-taxi's te verzekeren en te verbeteren (actie C.5)*
- *De kwaliteit van de dienstverlening verbeteren door deze aan te passen aan de behoeften van de huidige en potentiële gebruikers, met name door het percentage taxi's dat uitgerust is voor personen met een handicap te verhogen en door opleiding voor dienstverleners te versterken om ervoor te zorgen dat personen met een handicap correct behandeld worden (actie C.7).*

Het aanbod aangepaste taxi's is essentieel opdat PBM's zich zelfstandig kunnen verplaatsen. Personen met beperkte mobiliteit vragen om een dienst die op zijn minst equivalent is aan die voor personen die niet in hun mobiliteit zijn beperkt, zowel op het gebied van termijnen als van veiligheid en reisgemak.

De Commissie meldt ook dat de Brusselse regering een ordonnantie Handistreaming heeft aangenomen die bepaalt dat er rekening moet worden gehouden met de impact van elk wetgevend document op personen met een handicap. Daarom vraagt de Commissie deze impact in overweging te nemen vanaf de fase van het voorontwerp.

De Commissie beveelt aan alle telefooncentrales en reservatieplatformen en dergelijke te onderwerpen aan toegankelijkheidscriteria (art. 27). Ze vraagt de regering na te gaan in welke mate de platformen en centrales toegankelijk zijn voor alle gebruikers. Sommige PBM's en digibeten moeten per telefoon kunnen reserveren en dit moet gegarandeerd worden. De digitale platforms (apps, websites) moeten beantwoorden aan de digitale toegankelijkheidscriteria zoals bepaald in de ordonnantie van 4 oktober 2018 betreffende de toegankelijkheid van websites en mobiele applicaties van de gewestelijke openbare instellingen en de gemeentes.

Met het oog op het ambitieuze beleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake de vergroening van het automobielpark, vraagt de Commissie te voorzien in een langere levensduur van elektrische auto's en auto's aangedreven door waterstof om de aankoop van schone voertuigen door taxichauffeurs aan te moedigen. Ze vraagt ook om rekening te houden met de doelstelling inzake de brandstofuitstap van de sector in de ordonnantie, d.w.z. dat in uiterlijk 2025 alle nieuwe voertuigen uitlaatgasvrij zijn (in overeenstemming zijn met het Brusselse deel van het nationale Energie-Klimaatplan).

**Gezien wat voorafgaat, begrijpt de Commissie de wens om vooruit te gaan maar ze vindt het zeer belangrijk een doelstelling toe te voegen over de toegankelijkheid van de taxi's voor personen met beperkte mobiliteit en digibeten.**

**Ze vraagt serieus te overleggen met de gebruikers waaronder de vertegenwoordigers van personen met beperkte mobiliteit, de mobiliteitsactoren, in het bijzonder die van de taxi- en VVC-sector en de sociaaleconomische spelers, vertegenwoordigers van werknemers en operatoren.**

**Meer bepaald vraagt de Commissie een oplossing te bieden voor het vervoer van personen met beperkte mobiliteit in het kader van de ordonnantie.**

## **Aandachtspunten**

De Memorie van toelichting van het voorontwerp verbindt een aantal algemene principes aan de hervorming, en een van de belangrijkste daarvan is de wens om met betrekking tot de regelgeving van 1995 een evolutie en geen revolutie door te voeren. Hoewel het voor de hand ligt uit te gaan van de verouderde regelgeving, blijkt het voor sommige actoren niettemin noodzakelijk om deze volledig te moderniseren om te vermijden dat men ze in de komende jaren opnieuw moet hervormen.

In die zin moet de aanneming in de memorie van toelichting van een algemene consensus over de invoering van een numerus clausus (art.4) of over de kadervoorschriften voor de tarieven (art. 28) worden herzien in het kader van de raadplegingen in het licht van de veranderende mobiliteit. Over de invoering van een numerus clausus en de kadervoorschriften voor de tarieven bestaat geen consensus.

De memorie van toelichting vermeldt dat de hervorming de concurrentie veroorzaakt door exploitanten afkomstig van de twee andere gewesten moet aanpakken. Het spreekt vanzelf dat elke maatregel in de hervorming die de toegang van chauffeurs uit de twee andere gewesten tot economische activiteiten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil beperken, in overeenstemming moet zijn met de Samenwerkingsovereenkomst tussen de gewesten en met het grondwettelijke principe van wederzijdse erkenning.

## Stroomlijning van de sector: standplaatstaxi's en straattaxi's, evenementiële personenvervoerdiensten

Het regeerakkoord van 2019 en de memorie van toelichting van het voorontwerp stellen dat de hervorming van de taxisector de hele sector moet stroomlijnen door ervoor te zorgen dat de diensten voor bezoldigd personenvervoer onder hetzelfde basisstatuut van taxi's vallen als zijnde diensten van openbaar nut. En tegelijk worden de taxi's onderverdeeld in twee types taxi's, met verschillende rechten voor elk van deze sectoren, met name met betrekking tot de toegang tot infrastructuur. Dat wil zeggen dat de parkeerplaatsen, in de toekomst met laadpalen, niet toegankelijk zullen zijn voor straattaxi's, die gebruik zullen moeten maken van de reeds zeer beperkte laadinfrastructuur in de buurt.

Een onderscheid tussen straattaxi's en standplaatstaxi's lijkt in te gaan tegen het principe van stroomlijning van de statuten aangezien dit opnieuw verschillende rechten invoert, met name betreffende het gebruik van de openbare weg. Niettemin lopen de plichten van straat- en standplaatstaxi's ook uiteen op het vlak van tarieven, om klanten van standplaatstaxi's zonder reservatie (d.w.z. zonder voorafgaand akkoord) te beschermen.

De definitie van evenementiële personenvervoerdiensten is niet nauwkeurig of te breed opgevat.

De Commissie is bezorgd over het gebruik van busstroken door steeds meer gebruikers en de risico's op een verminderde efficiëntie van het openbaar vervoer en de moeilijkheid om hierop te controleren.

## Numerus clausus

Het concrete aantal toegelaten voertuigen wordt in de ordonnantie niet vastgelegd. De onafhankelijke sociaaleconomische studie over de sector uitgevoerd door Deloitte, waarnaar verwezen wordt in het regeerakkoord, stelt duidelijk dat de sector onvermijdelijk zal groeien. Op basis van een benchmark schuift deze studie in een aanbeveling aan de regering 5.953 voertuigen naar voren als een redelijk aantal voor een stadsgewest als Brussel.

Het cijfer van 6.000 voertuigen wordt door de voorstanders van een sterke regulering te hoog gevonden om de chauffeurs een eerlijke verloning te garanderen en als ontoereikend door de voorstanders van een liberalisering en een uitbreiding van de sector, wat zou gerechtvaardigd zijn wegens de verwachte stijging van de vraag in de komende jaren, in het bijzonder ten gevolge van de *Good Move-strategie* die inzet op de transitie naar minder voertuigen in de stad dankzij deelmobiliteit en dus ook taxi's. De invoering van een numerus clausus zou voor sommigen een rem vormen op de ontwikkeling van de deelmobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een numerus clausus zou nadelig zijn voor zowel de chauffeurs als voor de passagiers.

De numerus clausus moet regelmatig worden geëvalueerd.

## Exploitatievergunning

Het lijkt erop dat er een tegenspraak bestaat tussen artikel 5§2, dat stelt dat de exploitatievergunning slechts kan worden toegekend aan natuurlijke personen, en andere bepalingen uit de ordonnantie, met name artikel 9§5, dat de overdracht van de vergunning tussen rechtspersonen beoogt. De toekenning aan een natuurlijke persoon is bedoeld om de niet-overdraagbaarheid van de vergunningen te garanderen maar volstaan de voorwaarden bepaald in artikel 9 om speculatieve overdrachten te vermijden, zelfs tussen rechtspersonen?

Moeten deze voorwaarden ook van toepassing zijn in het geval van een wijziging van het aandeelhouderschap van een rechtspersoon, met behoud van de vergunning? Het betreft een element van de gangbare activiteiten een onderneming, men moet kunnen nagaan of de verandering van aandeelhouderschap de eerbaarheidsvoorwaarden die bij de toekenning van de vergunning werden gecontroleerd al dan niet schenden. Hoe dan ook zullen sommige exploitanten in de praktijk werken via commerciële bedrijven, die eigenaar zullen zijn van het handelsfonds. Het is niet noodzakelijk verstandig te verbieden dat een dergelijk bedrijf de werkgever van de werknemers zou zijn. Misschien zou men de verplichting voor de exploitant om aan te tonen dat hij een arbeidsovereenkomst heeft gesloten of een overeenkomst voor zelfstandige samenwerking of dat hij zich ertoe verbindt dit binnen een zekere termijn te doen, in die zin moeten verduidelijken. Als het de bedoeling is dat een persoon slechts een enkele exploitatievergunning mag hebben, in voorkomend geval voor meerdere voertuigen, dan moet men dat verduidelijken.

In het verleden gaven sommige chauffeurs openlijk aan dat ze geldproblemen hadden in afwachting van het verkrijgen van hun vergunning. Hoewel het volledig normaal is de regering en de bevoegde administratie een voldoende lange termijn te bieden om de aanvraag te behandelen, is het nochtans noodzakelijk dat deze termijn zo kort mogelijk is om negatieve gevolgen voor chauffeurs te vermijden. Zo zou men kunnen voorstellen een vermelding toe te voegen die verduidelijkt dat een besluit de maximumtermijn voor behandeling zal bepalen en in voorkomend geval een vergunningsaanvraag en een vermelding die verduidelijkt dat een besluit de maximumtermijn zal bepalen voor het behandelen en afleveren van een hernieuwing van de vergunning.

## Betreffende de erkenningsprocedure

De procedure voor het indienen en behandelen van de erkenningsaanvragen alsook de aflevering van die erkenning moeten transparant, neutraal en objectief verlopen, op basis van duidelijke criteria die geen ruimte laten voor interpretatie.

Er moet een controlemechanisme worden uitgewerkt om misbruik van het systeem voor de toekenning van vergunningen tegen te gaan, met name om te vermijden dat er meer in de praktijk niet-gebruikte vergunningen zijn in een welbepaalde categorie, wat tot een onevenwicht in het aanbod zou leiden.

Om de onpartijdigheid te garanderen bij de aflevering van erkenningen, kan de uitvoerende macht niet het bevoegde orgaan zijn dat de erkenning zowel indient, behandelt en aflevert aan een reservatieplatform. Er wordt voorgesteld een objectief expertencomité samen te stellen dat de erkenningsaanvraag kan beoordelen en de erkenning verlenen.

De noties 'maatschappelijke zetel' of 'exploitatiezetel' zijn niet helemaal duidelijk. Er wordt bijgevoegd voorgesteld te verduidelijken dat 'exploitatiezetel' hier wordt opgevat als het feit dat men over fysieke lokalen beschikt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De 'bijzondere omstandigheden' die kunnen aanleiding geven tot de toekenning of de verlenging van de erkenning voor een periode van minder dan zeven jaar worden niet verduidelijkt. Er wordt voorgesteld een lijst met objectieve criteria toe te voegen die een dergelijke afwijking kunnen rechtvaardigen.

De lijst met principes die kunnen aanleiding geven tot een weigering van de verlenging moet worden verduidelijkt. Er wordt dus voorgesteld voor elk lid een duidelijke en objectieve lijst te leveren met nauwkeurige criteria die een niet-verlenging zouden kunnen rechtvaardigen.

Net zoals de toekenning van een erkenning niet willekeurig mag zijn, mag de opschorting of intrekking ervan dit ook niet zijn. Er wordt dus voorgesteld artikel 23 te wijzigen om aan te geven dat de opschorting of intrekking van een erkenning moet worden gemotiveerd door duidelijke en verifieerbare criteria door het op te richten erkenningscomité. Dit erkenningscomité zal over deze opschorting of intrekking moeten beslissen en de regering van deze beslissing op de hoogte brengen.

Een nieuw artikel zou de opdrachten van het erkenningscomité moeten verduidelijken: behandelen en afleveren van de erkenningen, beoordelen van de aanvragen tot afwijking, onderzoeken van de aanvragen tot opschorting of intrekking van erkenningen. De samenstelling van het erkenningscomité Suggestie: juridische experts, mobiliteitsexperts, regeringsvertegenwoordigers.

## Vignettensysteem

Artikel 26 verduidelijkt de criteria waaraan de door de taxichauffeurs gebruikte voertuigen moeten voldoen en paragraaf 1, eerste lid bepaalt dat de leeftijdsgrens van het voertuig zeven jaar is.

Met het oog op het ambitieuze beleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake de vergroening van het automobielpark, lijkt het relevant de regering bevoegd te maken om een langere levensduur te definiëren voor elektrische auto's en auto's aangedreven door waterstof om de aankoop van schone voertuigen door taxichauffeurs aan te moedigen.

Het zou bovendien relevant zijn de doelstelling inzake de brandstofuitstap van de sector in de ordonnantie op te nemen, d.w.z. dat in uiterlijk 2025 alle nieuwe voertuigen uitlaatgasvrij zijn (in overeenstemming zijn met het Brusselse deel van het nationale Energie-Klimaatplan). Een bevoegdverklaring van de regering zou kunnen worden toegevoegd om de afwijkingen op deze verplichting te bepalen, om rekening te houden met de evoluties van de markt.

Het systeem berust enerzijds op een aan de exploitant toegekende vergunning, en anderzijds op een vignet verbonden aan de voertuig. Wegens de numerus clausus en de beperkte mogelijkheid om de vergunning en de vignetten over te dragen, zal het aantal voertuigen per exploitant strikt worden vastgelegd. Zal dit systeem de mobiliteit van werknemers niet in het gedrang brengen, en zal het de mogelijkheid voor een werknemer die een vergunning heeft verkregen van een exploitant om elders werk te vinden, bemoeilijken? Een mogelijke oplossing zou erin kunnen bestaan dat het gewest een vignetreserve aanlegt, zodat een onderneming die een werknemer wil aannemen van wie het contract met een andere onderneming verbroken is, een vignet kan krijgen.

Wat is de meerwaarde van de exploitatievergunning, onderscheiden van de toekenning van vignetten? Zal deze procedure niet bijdragen aan het sterker afsluiten van de markt dan de bedoeling is met de numerus clausus? Kan men bij de toekenning van het vignet niet de criteria opnemen die bedoeld zijn voor de exploitatievergunning?

## Bekwaamheidscertificaat

Over de vereisten voor de toekenning van het bekwaamheidscertificaat moet worden overlegd en ze moeten worden verduidelijkt voorafgaand aan de publicatie van de ordonnantie. Als er voorzien is in medische vereisten voor het bekwaamheidscertificaat, dan moeten deze geregeld worden gecontroleerd.

## Reservatieplatformen

Artikel 27 bepaalt de vereisten opgelegd aan de reservatieplatformen zoals Uber of Heetch. De vereisten moeten duidelijk en objectief zijn. De invoering van een verplichting mag geen specifiek platform uitsluiten van de markt of mag andere niet bevoorrechten. Deze verplichtingen moeten de regels van de eerlijke concurrentie garanderen en alle actoren (de huidige en toekomstige) toelaten om op de Brusselse markt actief te zijn. Paragraaf 2, vierde lid bepaalt dat het bestuur toegang moet hebben tot informatie 'die voortdurend wordt bijgewerkt'. De terbeschikkingstelling van vertrouwelijke of persoonlijke informatie mag slechts mogelijk zijn als de Gegevensbeschermingsautoriteit dit in overeenstemming acht met het nationale en Europese recht. De mogelijkheid om deze gegevens te bewaren gedurende zeven jaar moet ook worden onderzocht en bevestigd door de Gegevensbeschermingsautoriteit.

In hetzelfde lid worden het type gegevens verduidelijkt waarover de regering zou willen beschikken. Deze lijst moet ook ter raadpleging aan de Gegevensbeschermingsautoriteit worden voorgelegd om de conformiteit ervan na te gaan. Ten slotte moeten platformen technische ontwikkelingen doorvoeren met het oog op het ter beschikking stellen van dergelijke gegevens, wat meerdere maanden en zelfs jaren in beslag kan nemen. Daarom moet er voor het ter beschikking stellen van deze gegevens aan de regering worden voorzien in een overgangperiode.

## Tarieven

Artikel 28 stelt, zonder verdere verduidelijkingen, dat de regering de minimum - en maximumtarieven voor de standplaats- en straattaxi's zal bepalen. De actoren hebben uiteenlopende visies op de kwestie van de tarieven.

Voor sommigen moet in de tekst - of ten minste in de toelichtingen - worden verduidelijkt dat de tarieven de chauffeurs een fatsoenlijk loon moeten kunnen opleveren.

Anderen sterkt dit in hun vermoeden dat de regering een strenge prijszetting zal voorstellen. De invoering van minimum- of maximumprijzen zou extreem negatieve gevolgen opleveren voor de mobiliteitssector. Een strenge prijszetting zou leiden tot een daling van het aantal ritten op platformen zoals Uber of Heetch en zou de facto leiden tot een inkomensdaling voor de chauffeurs. Een dynamische prijszetting zou daarentegen een evenwicht tussen vraag en aanbod garanderen.

## Gewestelijk Adviescomité voor de taxidiensten

Artikel 36 bepaalt de oprichting van een Gewestelijk Adviescomité voor de taxidiensten waarvan de samenstellingen en werking door de regering zullen worden vastgelegd.

De samenstelling van deze instantie moet verduidelijkt worden en ze moet in ieder geval vertegenwoordigers van de representatieve werknemersorganisaties van de sector bevatten en ze moet op een evenwichtige wijze alle vertegenwoordigers van de Brusselse taxisector weerspiegelen. De aanduiding van de vertegenwoordigers moet op basis van objectieve, nauwkeurige en verifieerbare criteria plaatsvinden.

## Lopende vergunningen en overdrachtscommissie

De houders van een lopende vergunning zullen de prijs die ze ervoor hebben betaald niet meer te gelde kunnen maken, behalve als ze deze doorverkopen aan het Gewest tegen de voorwaarden van artikel 41§3. Volgens de uitleg die we hebben ontvangen, heeft de houder die een vergunning overdraagt geen enkele garantie een exploitatievergunning en een vignet te krijgen; in feite lijkt deze optie - rekening houdend met de numerus clausus - enkel haalbaar voor exploitante die het beroep willen verlaten.

De procedure voor de overdracht van vergunningen is een belangrijke vraag omdat ze van invloed is op de werking van het systeem. Ze wordt thans omzeild door een mechanisme van bedrijfsoverdracht. Hierover moet meer overleg volgen. Net als het voor het Gewestelijk Adviescomité voor de taxidiensten relevant zou zijn dat de aanduiding van de vertegenwoordigers van deze commissie op transparante en objectieve manier zou verlopen zodat de representativiteit van de hele sector gegarandeerd is.

## De momenteel vergunde diensten voor het verhuren van voertuigen en de prioriteiten bij het toekennen van vignetten aan straattaxi's

Er moet prioriteit worden gegeven aan personen die de activiteit als hoofdberoep uitoefenen. Een overgangperiode van drie maanden is effectief essentieel opdat alle VVC-chauffeurs hun activiteiten kunnen voortzetten terwijl ze hun vergunning in orde brengen. Deze periode is echter veel te kort en zou tot zes maanden moeten worden uitgebreid. Bovendien lijkt een overgangperiode van drie maanden discriminerend ten opzichte van de overgangperiode van twee jaar waarin is voorzien voor de taxichauffeurs.

## Verzameling van persoonsgegevens

In het kader van het overleg is het noodzakelijk de Gegevensbeschermingsautoriteit te raadplegen.

## Ontwikkeling van een eigen gewestelijk platform

In het voorontwerp van ordonnantie, is er sprake van de ontwikkeling van een eigen dienstenplatform beheerd door het Gewest. De actoren zijn verdeeld over de wenselijkheid van een dergelijk platform. Er bestaat niettemin een consensus over het belang een eventueel platform te verbinden aan de lopende projecten inzake MaaS.