



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE BETREFFENDE
DE TAXIDIENSTEN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

26 maart 2018

De Commissie, bijeengekomen op 26 februari 2018, heeft de adjunct-kabinetschef van minister Smet, de heer Mathias Dobbels, gehoord die het voorontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, goedgekeurd in eerste lezing door de Regering op 1 februari 2018, kwam toelichten.

De commissie was hierover al geraadpleegd in 2015 en 2017 en heeft adviezen uitgebracht.

De commissie heeft het volgende advies goedgekeurd op 26 maart 2018.

IN HET ALGEMEEN

De Commissie is van oordeel dat het noodzakelijk is de regelgeving te herzien op grond van de volgende bevindingen:

- een gebrek aan taxichauffeurs, o.m. omdat een groot aantal chauffeurs gaan werken in de sector van de huurvoertuigen met chauffeur (HVC's);
- het ontstaan van nieuwe diensten, wat gezorgd heeft voor een nieuwe marktdynamiek tussen de taxi's, de HVC's en de nieuwe diensten voor het bezoldigd vervoer van personen;
- de noodzaak om de ontwikkeling van innoverende diensten te steunen om de duurzame mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren en ervoor te zorgen dat de beroepschauffeurs volop bijdragen aan deze nieuwe ontwikkelingen;
- een specifiek tekort aan PBM-voertuigen: 97 PBM-voertuigen op 1.300 taxi's, waarvan er 12 niet aan de normen voldoen. In Londen zijn alle taxi's toegankelijk voor PBM's;
- een te lange wachttijd voor PBM's;
- "gevaarlijk rijden" behoort tot de vaakst voorkomende klachten van de laatste jaren;
- het toenemende gebruik van op diensten gerichte applicaties, waardoor anders wordt gereserveerd en met vervoermiddelen wordt omgegaan.

De commissie stelt echter ook vast dat de huidige rendabiliteit van de sector moeilijk geëvalueerd kan worden, met name door het gebrek aan informatie over de financiële stromen en de afgelegde trajecten. **Ze vraagt bijgevolg om een socio-economische studie van de sector te maken evenals een impactstudie** van de overwogen maatregelen om te oordelen of ze opportuun en evenwichtig zijn: mogelijkheid om de vergunningen aan de chauffeurs toe te kennen eerder dan aan de wagens, het plafond van de numerus clausus, mogelijkheid om de taxi- en HVC-diensten gelijk te behandelen,...

De commissie staat voor:

- Het bepalen van voorwaarden om een bekwaamheidsattest van taxichauffeur te verkrijgen en legt in het bijzonder de nadruk op de voorwaarden inzake gezondheid, moraliteit, veiligheid, duurzaamheid, ontvangst en vervoer van personen met een beperkte mobiliteit;
- De regelgeving inzake reserveringsplatformen;
- De aanstelling van een regulator in het kader van de uitvoering van de nieuwe regelgeving;
- De digitalisering van de gegevens en het doorsturen ervan aan de gebruikers.

Om de transparantie van de sector te verbeteren, **vraagt de commissie dat de Taskforce meteen** opgericht zou worden, zonder op de hervorming te wachten. De Taskforce zou de verschillende controleorganen coördineren (politie en taxicontrôleurs); ze zou ook aanbevelingen moeten doen en de sector monitoren.

De commissie vraagt dat er meer expliciet rekening gehouden zou worden met personen met een beperkte mobiliteit op alle niveaus van de ordonnantie: verplichte opleiding voor het verkrijgen van elke vergunning, een ambitieuze becijferde doelstelling inzake quotum voor aangepaste voertuigen (bijvoorbeeld: alle voertuigen zullen 7 jaar na de inwerkingtreding van de ordonnantie toegankelijk moeten zijn, wat overeenstemt met de vervangingstermijn van de voertuigen), reserveringsplatformen conform de bestaande internationale normen voor digitale toegankelijkheid (evenals de mogelijkheid om mondeling of schriftelijk te reserveren zodat rekening gehouden wordt met alle soorten handicaps); de herziening van de aanpassingscriteria van de voertuigen en een versterkte controle op de conformiteit van de voertuigen; de naleving van de verplichting om geleidehonden en assistentiehonden aan boord te nemen; "mystery clients" met allerlei handicaps.

De Commissie neemt nota van meningsverschillen bij haar leden over het maximale aantal licenties. In het voorontwerp staat dat de regering het maximumaantal taxilicenties kan bepalen volgens de behoeften en dat ze minstens om de twee jaar beslist of dit maximumaantal taxilicenties moet worden aangepast, mits een aantal parameters in acht worden genomen.

Sommige leden pleiten voor een maximumaantal licenties om zo de rendabiliteit van de soms door moeilijkheden geplaagde sector enigszins te verhogen. Ze zijn ook van mening dat een numerus clausus meer ruimte zal scheppen voor arbeid in loondienst tegenover zelfstandige arbeid of zelfstandigen in bijberoep en dat de chauffeurs daardoor hun sociaal statuut vrij zullen kunnen kiezen.

Andere leden verwerpen de numerus clausus. Ze herinneren aan de vrijheid van ondernemen, een beginsel dat van belang is in een context van werkloosheid (16,7% - Actiris, januari 2018). Die leden vinden dat het weglaten van een numerus clausus een betere balans tussen aanbod en vraag zal opleveren, onder meer tijdens de spitsuren (kortere wachttijden, evenwichtige tarieven) en dus de klanten ten goede zal komen. Ze voeren ook aan dat de uitbreiding van het aanbod innoverende alternatieven voor het gebruik van de personenauto van het type MaaS (*Mobility as a Service*) een toename mogelijk zou moeten maken van de vraag naar diensten van beroepschauffeurs.

De Commissie heeft kennis genomen van het advies van de Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met Chauffeur (GTL). De Commissie stelt de expertise van de GTL op prijs, maar houdt er geen rekening mee in haar advies, gezien de rechtstreekse belangen van de groepering in deze aangelegenheid. De Commissie wijst erop dat de GTL lid is van de Adviesraad voor de Taxi's en Locatievoertuigen met chauffeur voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat de groepering voor haar standpunt uitkomt via deze raad.

Hoofdstuk 2 - BEPALINGEN DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP DE TAXIDIENSTEN

Afdeling 1. De taxivergunning

Art. 3. § 3. Wat de toekenning van de vergunningen en de "loting" in geval van een groter aantal kandidaturen dan het aantal beschikbare vergunningen betreft, kan men bij het vastleggen van de procedure misschien een weging overwegen die met name gebaseerd is op criteria inzake verkeersveiligheid.

Art. 4. § 1. Wat het verkrijgen van de licentie aangaat, wordt gesteld dat de kandidaat moet 1° voldoen aan de vereiste waarborgen inzake goede zeden en gezondheidstoestand. De Commissie vraagt om de verkeersveiligheid uitdrukkelijk toe te voegen aan de vereiste waarborgen en er een omschrijving van te geven in het besluit (soorten en frequentie van zware overtredingen, veroordeling/verval van het recht tot sturen, geregistreerd in het strafregister).

Artikel 4, §1, 2° De Commissie vraagt om een bepaling betreffende de vereiste beroepskwalificaties in het besluit op te nemen, die voorziet in een opleiding voor het begeleiden van PBM's en verkeersveiligheid in een stedelijke omgeving, bestemd voor alle chauffeurs. Andere taxi's dan PBM-taxi's kunnen immers mensen met een handicap vervoeren: blinden of doven, personen met cognitieve problemen, mensen die slecht te been zijn, bejaarden. Daarnaast komt de vaardigheid om een rolstoelgebruiker te helpen instappen in een voor PBM's aangepast voertuig en hem/haar met de veiligheidsgordels vast te maken. Voor het overige vraagt de Commissie dat op een welbepaalde termijn alle taxivoertuigen PBM's kunnen vervoeren. De vraag om een opleiding verkeersveiligheid berust op de in de klachten veel voorkomende factor gevaarlijk rijgedrag.

Art. 5. §1 en 2 §4° De Commissie legt de nadruk op de link die moet worden gelegd met het gedrag van de chauffeur op het vlak van de verkeersveiligheid: schorsing of intrekking van de licentie naar aanleiding van zware overtredingen/recidive, veroordeling/verval van het recht tot sturen wegens overdreven snelheid, alcohol of drugs achter het stuur. Ze stelt in voorkomend geval voor om, wanneer de vergunninghouder bijvoorbeeld voor het eerst een zware verkeersovertreding begaat (afhankelijk van de aard en de ernst ervan), hem te verplichten een specifieke opleidingsmodule te volgen, waardoor hij gespaard kan blijven van een onmiddellijke intrekking van zijn vergunning.

Afdeling 2 - De geëxploiteerde voertuigen

Artikel 8 §3 Dit artikel legt de registratievoorwaarden voor de voertuigen vast en zou explicieter op de PBM-voertuigen moeten ingaan (de term komt niet voor). De normen moeten evolueren om aan de behoeften te voldoen (bijvoorbeeld: het dak moet voldoende hoog zijn om personen in een rolstoel comfortabel aan boord te laten gaan).

De commissie vraagt ook dat de ordonnantie duidelijker zou zijn wat betreft de incentives voor schone voertuigen (elektrische, hybride) en dat ze zou voorzien in specifieke vergunningen voor deze voertuigen.

De commissie vraagt ook om minimale milieunormen met ambitieuze, precieze en progressieve doelstellingen op te leggen naar het voorbeeld van wat in de openbare sector gedaan wordt.

Art. 9. Wat de mogelijkheid betreft om een vervangingsvoertuig in te zetten, voorziet het voorstel niet in de verplichting om te voldoen aan de in artikel 8 §5 bedoelde voorwaarde, nl. het uitrusten van het vervangingsvoertuig met een identificatieplaatje. De gebruiker moet steeds de taxichauffeur kunnen identificeren, onder meer om de gebeurlijke klachten tegen die chauffeur te kunnen indienen. Nog afgezien van de duur van de vervanging, die zonder reden langer zou kunnen uitvallen ...

Afdeling 4 - Gebruik van de openbare weg

Art. 12. *De cursief gedrukte woorden toevoegen*

Het gebruik *van de inrichtingen voorzien* van de verkeersborden F17, en F18 [...] wordt uitgebreid naar alle plaatsen op de openbare weg onder beheer van het Gewest, voor zover dit volgens praktische redenen en de verkeersveiligheid wordt verantwoord en de voorwaarden voor de verkeersveiligheid van alle gebruikers niet worden aangetast.

Afdeling 5 - Tarieven en betalingen

Art. 13. De Commissie vraagt dat de regulator ervoor zorgt dat de minimumprijs hoog genoeg ligt om geen voedingsbodem te vormen voor sociale dumping en tevens aantrekkelijk genoeg is om het taxigebruik aan te moedigen als volwaardig alternatief voor de privéwage. De Commissie vraagt om te verwijzen naar een nachttarief wegens het penibele karakter van nachtwerk.

§ 2. 2. De commissie vraagt om de kortingsvoorwaarden die van toepassing zullen zijn te preciseren.

HOOFDSTUK 3 - RESERVERINGSPLATFORMEN

Art. 19. De Commissie vraagt om de universele toegankelijkheid toe te voegen aan de voorwaarden voor de erkenning van een platform, met verwijzing naar de internationale normen voor digitale toegang en de bestaande technische oplossingen.

In afwachting dat alle voertuigen toegankelijk zijn voor PBM's, moet ervoor gezorgd dat de rolstoelgebruikers binnen eenzelfde wachttijd als andere klanten een beroep kunnen doen op een chauffeur die een speciale opleiding voor dit soort vervoer gevolgd heeft en die over een aan de regelgeving aangepast voertuig beschikt.

HOOFDSTUK 6 - OVERTREDINGEN EN SANCTIES

Art. 22. De commissie dringt aan op de noodzaak in sancties te voorzien in geval van veroordeling voor verkeersovertredingen.

Bijlage 2 betreffende de numerus clausus

De Commissie betreurt dat het aandeel PBM-voertuigen per inwoner niet werd onderzocht in het kader van de studie van Deloitte. Is het mogelijk om deze informatie alsnog te verkrijgen?