

Principes voor de hervorming van de sector van het bezoldigde personenvervoer

1. Inleiding

De sector van het bezoldigd personenvervoer beleeft de laatste jaren overal ter wereld een ware revolutie. De opkomst van nieuwe diensten en praktijken, de rendabiliteit, maar ook de onzekerheid omtrent de snelle evolutie van de technologieën, vormen een veelvoud aan elementen die de sector grondig doen veranderen en de overheid ertoe verplicht de reglementering aan te passen.

Deze nieuwe evoluties roepen echter vragen op met betrekking tot het respecteren van de sociale en fiscale wetgeving en de eerlijke concurrentie ten aanzien van de bestaande diensten. Het is ook duidelijk dat dergelijke diensten niet mogen leiden tot het ontstaan van een systeem van slecht betaalde mini-jobs met een zwakke sociale bescherming.

Het Brusselse mobiliteitsbeleid moet rekening houden met deze nieuwe context en op basis van duidelijke doelstellingen modernisering, vernieuwing en verantwoordelijkheid met elkaar verzoenen. Deze nota bevat dan ook de strategische krachtlijnen van het toekomstige juridische kader voor het bezoldigde personenvervoer.

Doelstelling hierbij is om de Brusselse mobiliteit te optimaliseren en de organisatie van de sector te verbeteren. Dit doen we door de chauffeur centraal te plaatsen binnen de hervorming en de bestaande sector te begeleiden bij de implementering van deze hervorming.

2. Strategische mobiliteitsdoelstellingen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest lijdt onder verkeerscongestie die te wijten is aan een te groot en intensief gebruik van de individuele wagen. Bovendien stijgt het aantal verplaatsingen snel onder invloed van de demografische boom en door de internationale aantrekkingskracht van de stad.

Binnen dit opzicht kan het bezoldigd personenvervoer een belangrijke factor zijn die in het verleden niet genoeg is ontwikkeld. Door zich quasi exclusief te concentreren op de taxisector zelf en zijn directe concurrenten, is het bezoldigd personenvervoer nooit in een globale mobiliteitscontext geplaatst.

De aanpak die in deze nota wordt voorgesteld wil daarin verandering brengen en het aandeel van de sector in de Brusselse mobiliteit doen stijgen. Om dit te doen zal het bezoldigde personenvervoer zich beter moeten integreren als mobiliteitsoplossing en de *modal shift* van de Brusselaars mee stimuleren door het privaat wagengebruik te doen dalen.



Met andere woorden, zowel het type als het aanbod van bezoldigd personenvervoer moet verder worden ontwikkeld om een volwaardig mobiliteitsalternatief te kunnen zijn.

3. De structurering van de sector van het bezoldigd personenvervoer

Bezoldigd personenvervoer zijn alle vervoersdiensten met chauffeur die op aanvraag tegen een vergoeding worden aangeboden, waarbij die vergoeding de dekking van de kosten overstijgt.

Omdat zulke mobiliteitsdiensten universeel toegankelijk moeten zijn, en in het licht van het mobiliteitsbeleid en het veilig gebruik van onze wegen, wordt de hele sector voortaan beschouwt als een dienst van openbaar nut. De private actoren die deze diensten uitvoeren zullen wel steeds aangezet worden tot innovatie en kwalitatieve dienstverlening.

Historisch gezien, heeft het bezoldigd personenvervoer zich vooral geconcentreerd op diensten van wagen met chauffeur ten nadele van andere vervoersdiensten op aanvraag. Deze situatie heeft geleid tot een toename van andere niet-gereguleerde diensten waarvan de integratie en ontwikkeling zich vandaag opdringt.

1. **De sector** zal worden gestructureerd in drie categorieën die vallen onder dienst van openbaar nut :

- **Taxi: het vervoer per wagen:**

- Wagens:

- hebben toelating om passagiers op te pikken van straat of aan de haltes aan vast tarief (zie punt 4)
- kunnen ook hun diensten verlenen via elektronische reservaties aan een vrij tarief (zie punt 4)
- elke taxi zal een instrument aan boord moeten hebben die de beschikbaarheid, de ritten en de inkomsten registreert (bv. app)
- elke taxi zou moeten toetreden tot een door het Gewest erkend platform

- Alle wagens moeten dezelfde basiscriteria respecteren en hebben een visuele identiteit. Voor diegenen die passagiers wensen op te pikken op straat of aan taxistandplaatsen onder het vast tarief, stelt het Gewest een gratis spoetnik (taxilight) dat gemakkelijk afneembaar is ter beschikking.

- De reglementering zal alle wagens toelaten om collectieve diensten aan te bieden. Collecto zal de door het Gewest gesubsidieerde nachtdienst blijven, maar dan toegankelijk voor alle chauffeurs

- **Vans: het vervoer per minibus:** (capaciteit van minimum 8 personen + chauffeur)

- Schoolvervoer (contracten en trajecten die vooraf zijn vastgelegd)
- PBM's en ziekenhuisdiensten (samenwerking met het IRIS netwerk)
- Noctis (uitbreiding van de MIVB dienstverlening)
- Bediening van de luchthavens van Zaventem en Charleroi

- **Andere:** fietsen, elektrische motorfietsen/scooters, *elektrische tuktuks* : in het bijzonder voor de voetgangers, en toegang tot welbepaalde zones/evenementen.

2. Om de verkoop van vergunningen in het zwart tegen te gaan, alsook het accumuleren van vergunningen, zullen deze voortaan **alleen nog maar toegekend worden aan een fysiek persoon en niet meer overdraagbaar zijn. De titularis van de vergunning zal in de toekomst de chauffeur zelf zijn.** Alle bestaande geregistreerde chauffeurs zullen kunnen kandideren voor een vergunning. Dit houdt in dat de chauffeurs die in het bezit zijn van een bekwaamheidscertificaat voorrang hebben om een nieuwe vergunning te bekomen. Op termijn zullen alle chauffeurs die beschikken over een bekwaamheidscertificaat recht hebben op een vergunning. Het aantal vergunningen wordt dus verhoogd, maar evenwel zonder dat een wilde liberalisering is, want er wordt gewerkt met het huidige potentieel aan chauffeurs, **dus de facto met een status quo.**

3. **De chauffeurs zullen de vrije keuze hebben** : ofwel, werken als **loontrekkende** voor een bedrijf, zoals vandaag al het geval is maar met veel meer macht en vrijheid van keuze, want ze bezitten zelf de vergunning en hangen niet langer af van een exploitant, ofwel om zich te organiseren in **coöperaties** (als loontrekkenden of zelfstandigen), ofwel, werken voor eigen rekening als **zelfstandige**.

Alle vergunningen voor taxi's en limousines die vervallen gedurende 2015-2016-2017 kunnen zoals voorzien worden vernieuwd voor een periode van 7 jaar op basis van de huidige regels, op aanvraag van de chauffeur

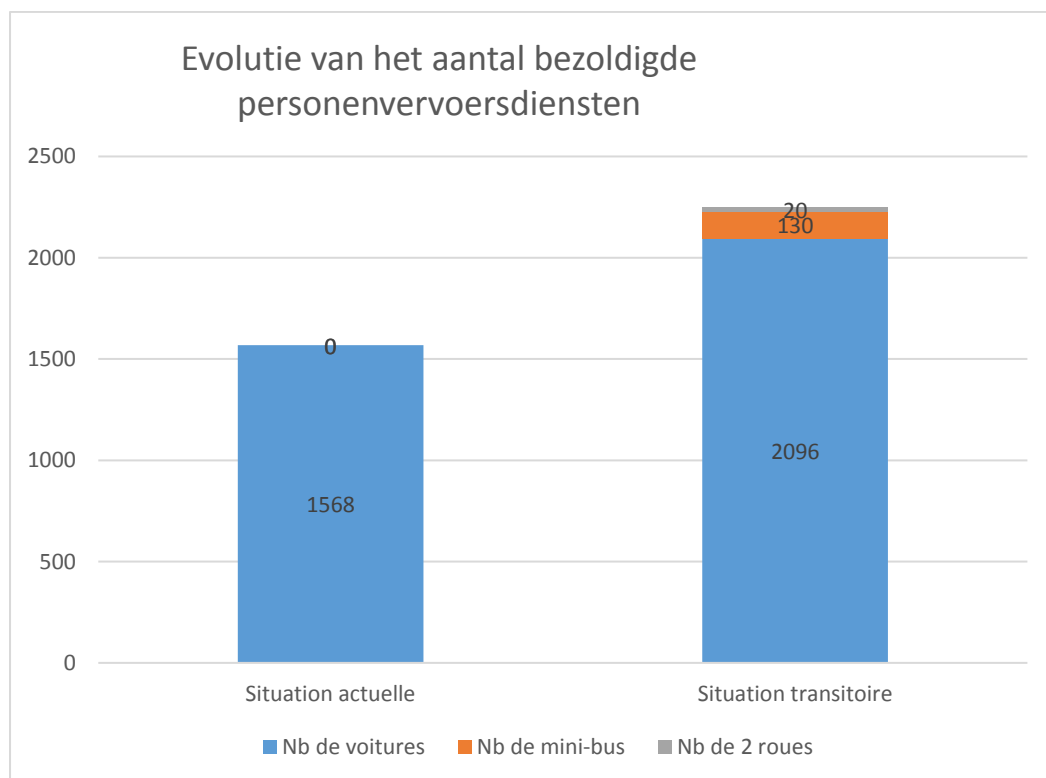
of exploitant. Na deze periode, zullen ze zullen hun wagens en garages mogen houden, maar zullen moeten werken met chauffeurs die een vergunning bezitten. De exploitanten van vandaag zullen dus bedrijfsleiders/garagehouder worden, omdat het huidige systeem van cummulatie van licenties de uitbuiting van de chauffeurs en speculatie met vergunningen toestaat.

Nieuw systeem van vergunningen en Numerus Clausus : Er blijft in de overgangsfase een numerus clausus op het aantal vergunde voertuigen. Tijdens de overgangsfase zal er dus een dubbel systeem van vergunningen bestaan (er zullen de klassieke vergunningen bestaan die gelinkt zijn aan de exploitanten en er zullen nieuwe vergunningen op de markt komen die gelinkt zijn aan de chauffeur). Na deze overgangsfase, wanneer de exploitant-vergunningen uitgedoofd zijn zal de numerus clausus enkel nog van toepassing zijn op de vergunningen voor chauffeurs. Het instellen van een beperking op het aantal vergunningen is mogelijk op juridisch vlak: in functie van de mobiliteit en omwille van het karakter van openbare dienstverlening (verkeerspolitie, rendabiliteit en socio-economische toestand van de sector). Gelet op het feit dat de vergunningen aan de chauffeurs worden toegekend en dat meer dan één chauffeur een voertuig mag gebruiken, zal het aantal « chauffeursvergunningen » hoger liggen dan het aantal toegestane voertuigen.

Om de inwerkingtreding van de hervorming te vergemakkelijken, zullen er parallel met de vernieuwing van de huidige vergunningen, vanaf het van kracht worden van de nieuwe ordonnantie nieuwe vergunningen ('chauffeursvergunningen') op de markt worden gebracht. Op die manier zal de numerus clausus « wagens » stijgen van 1300 naar 1800. De 500 bijkomende taxi's (waarvan 150 verplicht voor PBM voertuigen) zullen worden verdeeld onder 1000 à 1500 chauffeurs met een bekwaamheidscertificaat (te bepalen in overleg met de sector in de brede zin). Deze chauffeurs dienen zich zodanig te organiseren dat ze een voertuig delen met twee of met drie. Hiernaast zullen er ook vergunningen worden uitgereikt voor 130 vans en een nog te bepalen aantal «andere » (fietsen, motorfietsen, enz.).

Ten slotte, wanneer een exploitant een einde stelt aan zijn activiteiten en zijn vergunning komt te vervallen, zal deze vergunning worden omgezet in een nieuwe en uitgereikt worden aan chauffeurs die in het bezit zijn van een bekwaamheidscertificaat.

Voor de nieuwe vergunningen zal voorkeur gegeven worden aan hybride of elektrische voertuigen.



	Huidige situatie	Toekomstige situatie
Aantal taxivergunningen	787	1337
Aantal taxivoertuigen	1272	1800
Numerus clausus taxi (aantal voertuigen)	1300	1800
Aantal vergunningen Limousines	176	176
Aantal voertuigen limousines	296	296
Aantal chauffeurs met bekwaamheidscertificaat	2971	3600
Aantal minibussen	0	130
Aantal diensten op 2 wielen	0	20

Om de twee jaar zal de situatie geëvalueerd worden door middel van een socio-economische studie van de rendabiliteit en de toegankelijkheid van de sector voor bezoldigd personenvervoer. In functie van de conclusies van deze studie, kan de Regering beslissen nieuwe vergunningen uit te reiken. Een belangrijk luik ter bepaling van de verhoging van de vergunningen bestaat uit de strijd tegen de illegale praktijken, en het beheersen van het aanbod op het grondgebied van het Gewest.

Er zal overleg gepleegd worden met de overige gewesten om de kwestie van de vergunningen en machtigingen van andere gewesten in orde te brengen. Over het algemeen zal het luik controle/sanctie versterkt worden vanaf 2017.

4. De tarifiering van de diensten voor bezoldigd personenvervoer

Twee types van tarifiering zijn toegelaten :

- Een **vaste tarifiering** bij het opstappen van straat. Dit tarief dat zal slaan op de tijd en de afgelegde afstand zal worden vastgelegd in overleg met de sector in brede zin.
- Een **vrije tarifiering** bij voorafgaande reservering, telefonisch of elektronisch : dit vrije tarief moet een vastgelegd minimumtarief respecteren om dumpingprijzen te vermijden. Elk platform legt zijn tarieven vast in overleg met de chauffeurs en vraagt aan de klanten de prijs van de prestatie naargelang de aangeboden diensten, dit vastgelegde tarief mag verhoogd worden met maximum 250% (plafond van *surge pricing*). Alle platformen zijn verplicht hun tarief mee te delen en ook een schatting van de totale kostprijs van de rit besteld door de klant mee te geven, vooraleer dat deze laatste de rit bevestigt. De betaling zal elektronisch moeten gebeuren.

De regering legt het kader vast van het hierboven bepaalde tarief, maar een **onafhankelijke prijsregulator** zal het vaste tarief en minimumtarief (bij vrije tarifiering) definiëren in overleg met de sector en de gebruikers en zal waken over de verschillende tarieven die gehanteerd worden door de platformen op het terrein.

Uiteindelijk gaat het hier om het waarborgen van de transparantie van de aan de gebruiker gevraagde prijs. Elk voertuig zal dus een instrument aan boord moeten hebben dat de beschikbaarheid, de ritten en de inkomsten registreert.

Bovendien moeten alle betalingsmogelijkheden toegankelijk zijn voor de gebruiker, met inbegrip van de taxicheques.

5. De **platformen** en **telefooncentrales** zullen voortaan gereguleerd worden en dienen volgende regels in acht te nemen:
 - a. ze zullen moeten beschikken over **een administratieve zetel** in België
 - b. ze zullen **registers** moeten bijhouden van de chauffeurs, wagens en trajecten

- c. ze zullen geen enkele **exclusiviteitsregel** mogen opleggen aan hun chauffeurs
 - d. ze mogen de prijs van de dienst niet vastleggen zonder akkoord van de chauffeurs. Er moet voorzien worden in een overlegmechanisme.
 - e. ze zullen bewijs moeten leveren van **transparantie** in de **kosten** die ze aanrekenen aan de chauffeurs, elke wijzingen binnen de kosten/commissie zal erkend moeten worden door de chauffeurs
 - f. ze zullen de verantwoordelijkheid dragen voor de geschikte verzekeringen voor het bezoldigd personenvervoer
 - g. ze zullen moeten samenwerken met het Gewest inzake **het beheer van de klachten**
 - h. ze zullen de klant in staat moeten stellen op de dienstverlening te **evalueren** (beoordelingssystemen)
 - i. elke chauffeur zal met minimum een, of meerdere platformen moeten verbonden zijn, maar er zal ook een **platform/gewestelijke app** komen in medebeheer met de chauffeurs.
 - j. Platformen zullen niet actief kunnen zijn op de markt indien deze zich niet wensen in te schrijven in dit kader. Deze platformen kunnen enkel handelen als « operator van bezoldigd personenvervoer » (ze mogen niet tegelijkertijd de rol spelen van platform en vergunninghouder zijn).
 - k. Het luik sancties voorziet in het intrekking van de erkenning en het verbod om te functioneren op het grondgebied van het Gewest in geval van inbreuk. Er zal ook voorzien worden in sancties op maat :
 - i. inbreuken op de reglementering inzake de arbeid (gepresteerde werkuren, enz.)
 - ii. Verbintenis met een chauffeur zonder vergunning/machtiging
6. De **klant** zal meer **keuze** hebben (meer platforms : met meer uitgewerkt en aangepast aanbod), hij zal beter **geïnformeerd** zijn (transparantie van de prijzen) en zal de dienstverlening gemakkelijker kunnen evalueren.
7. **Het luik controle op de illegale praktijken zal worden versterkt** binnen BM en in samenwerking met de politiezones. Het gaat hier over controles op het terrein maar ook wat betreft gegevenscontrole.

8. Begeleidingsmaatregelen

- **Hernieuwing van de bestaande vergunningen en machtigingen** : alle vergunningen en machtigingen die vervallen gedurende 2015-2016-2017 en die nog niet werden vernieuwd kunnen hernieuwd worden met een periode van 7 jaar (taxi's) of 5 jaar (limousines) op basis van de huidige regels, op aanvraag van de exploitant. Elke exploitant die beslist om een einde te stellen aan zijn/haar activiteiten tijdens de overgangsfase heeft het recht om beroep te doen op het compensatiemechanisme.
- **Creatie van een compensatiemechanisme** : het doel van dit mechanisme is het toelaten van een compensatie door het Gewest voor de exploitanten die hun activiteit stopzetten. Het gaat hier enerzijds om het vergoeden van de investeringen en anderzijds om het vlotter maken van de markt om de implementatie van de nieuwe reglementering te vergemakkelijken. Gezien de complexiteit van deze compensatie, zal deze verduidelijkt worden in overleg met de sector en zich baseren op een juridische en financiële studie.
- **Oprichting van een bedrijfsloket** voor ondernemingen in moeilijkheden en een Observatorium om voor een betere monitoring van de sector (binnen het Brussels Observatorium voor de Mobiliteit)
- Administratieve lasten : om de administratieve belastingen nog meer te vereenvoudigen, zal er een plan worden opgesteld voor de taxisector in samenwerking met de voor het taxivervoer bevoegde minister alsook de Staatssecretaris bevoegd voor de administratieve vereenvoudiging en het Agentschap Easy.brussels.
- Het zal mogelijk zijn om publiciteit te voeren in een taxi binnen welomlijnde regels.
- Het gewest blijft verder investeren in de sector : oprichting van een gewestelijke applicatie in medebeheer met de chauffeurs, publiciteitscampagne, door het Gewest gefaciliteerde groepsaankopen,... Voor evenementen met veel bezoekers (Congressen, Salons, festivals) zullen de organisatoren die gesubsidieerd worden door het Gewest of de gemeenten verplicht worden samen te werken met de sector als exclusieve partner.

Cijfers (maart 2017, Brussel Mobiliteit)

Taxi's

Véhicule par exploitant	nombre exploitant	total nombre véhicule
1	660	660
2	51	102
3	25	75
4	12	48
5	8	40
6	3	18
7	3	21
8	3	24
9	4	36
10	2	20
11	3	33
12	3	36
13	4	52
14	2	28
18	2	36
20	1	20
23	1	23
Total	787	1272

Limousines

Véhicule par exploitant	nombre exploitant	total nombre véhicule
1	151	151
2	13	26
3	7	21
4	1	4
5	2	10
6	1	6
10	1	10
25	1	25
43	1	43
Total	178	296

Einddatum	Taxi's		Limousines	
	Vergunningen	Voertuigen	Vergunningen	Voertuigen
2015	686	1108	28	30
2016	13	19	2	11
2017	8	10	8	50
2018	4	4	11	18
2019	7	11	6	11
2020	40	76	27	44
2021	29	44	97	108
Totaal	787	1272	179	272

Aantal in de hoofdstedelijke en in steden die 'vergelijkbaar' zijn met de door Deloitte uitgevoerde studie van de tarieven

Stad	Taxi's	Limousines	Totaal	Bewoners	Per 1000
Londen	21 730	78 000	99 730	8.6 miljoen	11.59
Parijs	17 702	2 000	16.702	2.2 miljoen	7.59
Barcelona	10.500	n.a.	10.500	1.6 miljoen	6.52
Madrid	15.682	n.a.	15.568	3.1 miljoen	5.02
Amsterdam	4.000	idem	4.000	0.8 miljoen	4.84
Berlijn	7.800	n.a.	7.800	3.3 miljoen	2.36
Brussel	1.273	212 (72 auth.)	1.485	1.175 miljoen	1.26
Glasgow	1.426	2.735	4.161	0.559 miljoen	7.44
Barcelona	10.481	n.a.	10.481	1 630 miljoen	6.43
Birmingham	1.262	4.096	5.358	1.092 miljoen	4.90
Milaan	6.000	n.a.	6.000	1 324 miljoen	4.53
München	3.398	n.a.	3.398	1.505 miljoen	2.25
Stockholm	3.000	n.a.	3.000	1 373 miljoen	2.18
Helsinki	1 369	n.a.	1.369	0.630 miljoen	2.17
Brussel	1.273	212 (72 auth.)	1.485	1 175 miljoen	1.26

➔ Brussel : 3000/3500 + 2.97/4000 > 3:40–16:00