



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES OVER HET TAXIPLAN

De heer Floris Tack (kabinet van minister Smet) heeft de nieuwe versie van het ontwerp van taxiplan voorgesteld tijdens de vergadering van de commissie op 29 mei 2017.

In 2015 was al een eerste ontwerpplan aan de GMC voorgesteld (*Advies over het plan bezoldigd personenvervoer 2015-2019 - "Taxiplan"*). Het nieuwe ontwerp staat gepland om in de zomer 2017 in eerste lezing aan de regering voorgelegd te worden, na overleg met het adviescomité voor de taxidiensten. Daarna zal de ordonnantie opgesteld worden en zal de officiële goedkeuringsprocedure starten. Later zal de ordonnantie in uitvoeringsbesluiten omgezet moeten worden.

De inwerkingtreding is gepland voor 2018.

De commissie dankt de minister om haar bij het begin van de procedure geïnformeerd te hebben.

De commissie heeft de volgende procedure met eenparigheid van stemmen goedgekeurd op 26 juni 2017.

MOBILITEIT

De commissie neemt akte van de wil om een nieuw kader in te voeren rond het bezoldigd vervoer van personen dat rekening houdt met de nieuwe realiteit in die sector.

De commissie geeft zich rekenschap van de grote geplande veranderingen, zoals de rechtstreeks aan de chauffeurs toegekende vergunningen, dezelfde regels voor de platformen en de taxi- en limousinechauffeurs, overlegde tarieven tussen chauffeurs en platformen, de taximeter die niet langer verplicht is en vervangen kan worden door een toestel dat de activiteit registreert...

De commissie vraagt of de impact van die marktevolutie die al aan de gang is in andere grote steden zoals Parijs of Londen gekend is? Is het aantal diensten dat personen vervoert niet verzadigd?

DE TOEGANKELIJK VOOR PERSONEN MET BEPERKTE MOBILITEIT WAARBORGEN.

De commissie vraagt om voldoende voertuigen en chauffeurs beschikbaar te houden voor het vervoer van PBM's. Er moet gezorgd worden voor een beschikbaarheid die gelijkwaardig is aan die van de traditionele taxi's. De commissie vraagt dat er een oplossing gevonden zou worden voor twee grote moeilijkheden die zich thans voordoen: een te lange wachttijd (een à twee uur) en het feit dat er van de 100 PBM-taxi's twaalf in het verkeer gebracht zijn die de normen niet naleven.

De voor het vervoer van PBM's aangepaste bestelauto's zullen ook voor andere ritten (leveringen) ingezet kunnen worden en dit zou het probleem van de beschikbaarheid wel eens erger kunnen maken. De commissie vraagt de centrales te verplichten om voorrang te geven aan PBM-ritten.

De commissie haalt ook de volgende punten aan:

- a. hoe koppel je een chauffeur met een PBM-vergunning aan een voor PBM's aangepast voertuig?
- b. als een chauffeur van onderneming verandert, behoudt hij dan zijn PBM-vergunning?

- c. hoe maak je PBM-vergunningen aantrekkelijk?
- d. welke opleiding zullen de chauffeurs moeten volgen voor het vervoer van PBM's?
- e. wat zal het quotum van de PBM-voertuigen zijn en hoe zal dit evolueren in de toekomst?

DIENSTENAANBOD

Zullen de applicaties op smartphones (ter vervanging van de niet-verplichte taximeter) alle garanties bieden inzake tarief-, veiligheids- en controletransparantie?

De commissie waardeert de betere integratie van de huidige limoniche (businessdiensten, VIP's,...). Ze herinnert er echter aan dat het om een commerciële dienstverlening gaat en niet om een "dienst van openbaar belang" die beantwoordt aan specifieke vragen (meertalige chauffeurs, specifieke voertuigen). Die dienst is niet voor iedereen toegankelijk (het principe van de universele toegankelijkheid is niet van toepassing) maar hij beantwoordt aan een vraag die te maken heeft met het statuut van Brussel.

TARIFERING EN MARKT

Een van de doelstellingen van de hervorming heeft betrekking op de liberalisering van de sector om de concurrentie te bevorderen en de differentiatie van het dienstenaanbod ten voordele van de beroepschauffeurs en de consumenten. Er zijn twee types tarifiering toegelaten: (1) een vaste tarifiering bij het oppikken van klanten op straat en (2) een variabele tarifiering bij voorafgaande reservering. Voor het tweede type zal een minimaal en een maximaal tarief toegepast worden om een eventuele prijzending en andere excessen te vermijden.

De commissie stelt verschillende vragen over de tarieven:

- a. zal er geen rendabiliteitsstekort zijn door een te groot aantal voertuigen en chauffeurs en door te lage tarieven?
- b. zijn dynamische tarieven niet strijdig met de principes van openbaar nut, toegang tot taxi's voor alle gebruikers, transparantie voor de klant, veiligheid (risico op woordenwisselingen, conflicten, gesjoemel)? In die zin kan een tarief "vrij tot 250%" de rit 2,5 keer duurder maken voor de gebruiker.
- c. hoe kan een minimumtarief aantrekkelijk blijven voor ritten "first mile - last mile" tussen de voorstedelijke gebieden en de lijnen van het openbaar vervoer?
- d. waarom moet de betaling verplicht elektronisch gebeuren? Deze beperking is strijdig met de notie van de universele toegankelijkheid.
- e. Wie is die prijzenregulator die in het plan vermeld wordt? Wie wijst hem aan? Hoe zal hij werken? Hoe zal hij de effectieve toepassing van de tarieven kunnen controleren?
- f. wat is het verband tussen de omkaderde tarieven en het aantal vergunningen?

Er zijn prijzenoorlogen waargenomen, bijvoorbeeld in Duitsland en in Frankrijk, na de komst van nieuwe platformen voor het vervoer van personen. De situatie wordt dan snel onhoudbaar voor de chauffeurs, vooral voor de zelfstandigen. In Duitsland is de overheid moeten tussenbeide komen om een einde te stellen aan die praktijken.

De commissie herinnert aan het probleem van de concurrentie van de limousinechauffeurs van de andere twee gewesten op de Brusselse taximarkt.

VOERTUIGEN

Het plan voorziet in een toename van 500 voertuigen (boven op de 1.272 bestaande), wat het totaal op 1.800 toegelaten taxi's brengt.

Een vergunning aan een chauffeur toekennen roept de vraag op van de naleving van de aan het voertuig opgelegde voorwaarden: technische controle, verzekering, taximeter,... en van de respectieve verantwoordelijkheid van de chauffeurs en de eigenaars van de voertuigen.

Moet een geüpdatete gps geen deel uitmaken van de verplichte uitrusting van de voertuigen?

De commissie vraagt om rekening te houden met de al door de PBM-verenigingen aan de minister bezorgde lijst met technische criteria om een werkelijk aangepaste PBM-taxi te bepalen.

De commissie dringt erop aan dat de voertuigen minder vervuilend zouden zijn, zo mogelijk hybride of elektrisch, en beveelt het gebruik van de ecoscore aan. De uitvoeringsmodaliteiten liggen nog niet vast. De commissie vraagt om ze voor te bereiden in overleg met de sector en te voorzien in de controlemodaliteiten.

De lichtbalk is een belangrijk element om het onderscheid te kunnen maken tussen taxi's en anonieme voertuigen, om de controles op het terrein te vergemakkelijken en om de Brusselse markt veilig te maken.

CHAUFFEURS

De commissie stelt zich verschillende vragen bij de rechtstreekse toekenning van de vergunningen aan de chauffeurs:

- a. hoe groot is het risico dat er een toename van het aantal chauffeurs/taxi's zal zijn?
- b. hoe kan het nodige aantal vergunningen geëvalueerd worden, rekening houdend met de via de platformen al actieve chauffeurs en hoe kan er rekening gehouden worden met de evolutie en de verschijning van nieuwe operatoren?
- c. hoe kunnen enerzijds de rendabiliteit van het beroep en anderzijds betere dan de huidige werkomstandigheden voor de chauffeurs verzekerd worden?
- d. wat is de invloed van de vereenvoudiging van het examen op de kwaliteit van de dienstverlening?
- e. wat zal de keuze bepalen tussen het statuut van zelfstandige of loontrekkende? Zal het nog mogelijk zijn een keuze te maken?
- f. hoe zal het compensatiemechanisme ingevoerd en gefinancierd worden voor de huidige exploitanten die hun activiteit stopzetten?

De gedragstest en het klachtensysteem moeten verbeterd worden naast de vereenvoudiging van het examen over de kwaliteit van de dienst.

PLATFORMEN EN TELEFOONCENTRALES

- a. Wat zullen de verantwoordelijkheden van de platformen en telefooncentrales zijn?
- b. Waarom kunnen de telefooncentrales niet gelijktijdig als "operator voor het bezoldigd vervoer van personen" handelen en houders van vergunningen zijn?

PROCEDURE, RAADPLEGING EN OVERGANGSFASE

De commissie heeft heel wat vragen gesteld en vraagt om ze te behandelen tijdens de raadplegingen die via het adviescomité voor de taxidiensten gepland zijn met de sector.

De commissie dringt ook aan op de invoering van een overgangsfase om schokken op de markt te vermijden.

CONCLUSIE

Tot slot beveelt de commissie een meer algemene studie aan over de mogelijke reguleringsmodi voor de taxisector en hun impact.