



De heer Jan Jambon
Vlaams formateur

Betreft: Regeringsonderhandelingen & individueel bezoldigd vervoer

Brussel, woensdag 21 augustus 2019

Geachte heer Jambon,

Vooreerst wensen we u te feliciteren met uw aanstelling tot formateur en naar alle waarschijnlijkheid nieuwe Minister-President van de Vlaamse Regering.

Uit de startnota van uw Voorzitter Bart De Wever begrijpen we dat deze nieuwe regering ambitieus zal zijn en zich tot doel stelt om de welvaart, het welzijn en het welbevinden van de Vlamingen te verdedigen en te versterken. Ook het mobiliteitsbeleid zal hierin volgens de nota een belangrijke rol spelen. En daar zijn we als taxisector tevreden om. We willen dan ook graag onze rol als alternatief voor de individuele wagen ten volle kunnen spelen en de ideale partner zijn van de andere vervoersmodi in de combimobiliteit.

Maar we zullen die rol pas kunnen waarmaken als onze sector leefbaar blijft en niet uitgeleverd wordt aan een multinational, die lak heeft aan regels, fiscaliteit en het welzijn van haar chauffeurs. We hebben tijdens de afgelopen legislatuur tot in den treure aan de hand van feiten en cijfers gewaarschuwd voor de gevaren van een te extreme deregulering van onze sector. We hebben verwezen naar de steden die zulke extreme deregulering hebben doorgevoerd - zoals New York, Londen en Amsterdam – en die vandaag te kampen hebben met zeer ernstige problemen, zoals een vertienvoudiging van het aantal wagens en het hiermee gepaard gaande fileleed; faillissementen; inkomens die ver onder het plaatselijke minimumloon zakken; chauffeurs met schulden die steeds langere shiften draaien om rond te komen en zo meer ongevallen veroorzaken; chauffeurs die ten einde raad ook zelfmoord plegen (8 personen in New York in 2018).

Die waarschuwingen, gedragen door werkgevers én werknemers en door de MORA herhaaldelijk geformuleerd, werden tijdens de afgelopen legislatuur systematisch door de bevoegde Minister in de wind geslagen of afgedaan als het werk van een minderheid binnen de sector. Een ware kaakslag voor werkgevers- en werknemersorganisaties die zich steeds constructief hebben

opgesteld en met onderbouwde argumenten het gesprek wilden aangaan. Bovendien werden door diezelfde Minister gemaakte beloftes niet nagekomen.

Toch wensen we - naar aanleiding van de gesprekken over een nieuw regeerakkoord – bij u aan te kaarten dat deze ondoordachte hervorming – zonder bijsturing - ernstige gevolgen zal hebben tijdens deze legislatuur voor de taxichauffeurs, honderden Vlaamse KMO's, de klant én de mobiliteit.

We dringen er dan ook op aan dat deze hervorming (m.n. het decreet individueel bezoldigd vervoer en het uitvoeringsbesluit) alsnog op een aantal vlakken bijgestuurd wordt en de nodige begeleidende maatregelen krijgt, zodat het ergste kan worden voorkomen.

Als bijlage vindt u onze belangrijkste bekommernissen en voorstellen.

Wij zijn vragende partij om deze nota verder toe te lichten tijdens een gesprek en hopen alsnog op een luisterend oor van deze nieuwe Vlaamse Regering.

Hoogachtend,

Pierre Steenberghen
Secretaris-Generaal
Nationale Groepering van Taxi-Ondernemingen
(G.T.L.)
M : 0496 39 70 43
E-Mail: psteenberghen@gtl-taxi.be

Erik Maes
BTB-ABVV / UBT-FGTB
T: 03/224 34 36
E-Mail: erik.maes@btb-abvv.be

Yves Toutenel
ACV-Transcom / CSC-Transcom
E-Mail: yves.toutenel@acv-csc.be

Bijlage: concrete voorstellen van de Vlaamse taxisector n.a.v. de Vlaamse regeringsonderhandelingen

Sociale dumpingpraktijken vermijden

De sociale partners hebben reeds eerder aangekaart dat het nieuwe Taxidecreet een verregaande liberalisering doorvoert op maat van Uber. Daarbij krijgen de Vlaamse taxi-ondernemingen en hun chauffeurs heel wat regels opgelegd, terwijl de zogenaamde tussenpersonen (bvb. Uber) de dans grotendeels ontspringen, waardoor er een situatie van oneerlijke concurrentie ontstaat.

Minister Ben Weyts heeft steeds beweerd dat er bijkomende maatregelen in het uitvoeringsbesluit zouden staan om de mogelijke uitwassen de baas te kunnen. De minister beloofde bijvoorbeeld een prijzenobservatorium om sociale dumpingpraktijken of ontsparingen bij de prijszetting een halt toe te roepen. Van deze belofte is echter niks terug te vinden in het Uitvoeringsbesluit. Het MORA-advies stelt dat er zelfs geen sprake is van een uitgewerkt mechanisme voor prijsmonitoring en -evaluatie.

Zonder controle op de prijs, zullen giganten zoals Uber de Vlaamse KMO's wegconcurreren door middel van dumpingprijzen. Het Uber-model zal leiden tot monopolievorming, lagere lonen en, en - op termijn - hogere prijzen. De Vlaamse Regering zou op z'n minst haar beloftes moeten nakomen en een observatorium oprichten, zodat tegen sociale dumping kan worden opgetreden.

Realistische eco-scores en leefbare overgangsmaatregelen

Het uitvoeringsbesluit legt zeer strenge milieunormen op aan de taxivoertuigen. Het MORA-advies wijst erop dat er een te groot verschil bestaat tussen de opgelegde eco-scores en de huidige milieuprestaties van de taxivloot om dit zonder overgangsmaatregelen door te voeren.

Op basis van onze berekeningen betekent deze maatregel dat 75% van de Vlaamse taxi's en 50% van de minibusjes op zeer korte termijn moeten vervangen worden. Uiteraard staat de sector achter een vergroening van de taxi's. Heel wat taxiondernemingen zetten in op elektrische en hybride voertuigen. We stellen echter vast dat de criteria die ons worden opgelegd totaal onrealistisch zijn en honderden KMO's verplicht om nog voor begin 2020 het grootste deel van hun vloot te vervangen.

Als men weet dat de meerkost voor de omschakeling van een populair diesel-model naar een evenwaardig hybride model ongeveer 20.000 EUR per wagen bedraagt en bepaalde taxibedrijven 25 auto's per jaar vervangen, dan begrijpt men dat heel wat bedrijven het mes op de keel krijgen.

De situatie is nog schrijnender voor minibusjes, die o.m. gebruikt worden voor het vervoer van rolstoelgebruikers. Naast de veel hogere aankoopprijs van de busjes, zullen de ondernemingen ook extra geld moeten steken in de ombouw ervan voor rolstoelgebruik. Bovendien zal eenzelfde

type minibus minder personen kunnen vervoeren, aangezien de elektrische batterij veel ruimte inneemt. Ten slotte zal het gewicht van de nieuwe minibus de chauffeurs ook verplichten om een rijbewijs type D (autobussen) te halen. Is de volgende Vlaamse regering bereid om de gevolgen te dragen van deze onbezonnen ambities? Want faillissementen, duurdere ritten en een tekort aan vervoer voor mindervaliden zullen het gevolg zijn.

Haalbare taalvereisten

De MORA stelt vast dat de huidige taalvereisten in het uitvoeringsbesluit de lat zeer hoog leggen voor de taxichauffeurs. In de toekomst zullen de chauffeurs hun kennis van het Nederlands moeten aantonen door middel van een B1-atteest. De sociale partners zijn het eens dat het Nederlands een belangrijke vereiste blijft om te communiceren met de klanten. De voorgestelde taalvereiste is echter een ernstige barrière voor de invulling van deze jobs. De taxisector biedt reeds decennialang laagdrempelige jobs aan personen die moeilijk aan werk geraken. Door de lat te verlagen naar een A2-atteest kan een optimale dienstverlening voor de klant worden verzekerd én sluiten we uit dat laaggeschoolde werknemers en nieuwkomers geen kansen meer krijgen.

Duidelijkheid voor en ondersteuning van de lokale besturen

Terwijl het taxidecreet het onderscheid invoert tussen standplaatstaxi en straattaxi, stelt de MORA vast dat de Vlaamse Regering niet de nodige hulpmiddelen invoert om de lokale besturen te laten controleren of de chauffeurs zich aan de nieuwe regels houden. Wat belet een individuele bestuurder om zijn kans te wagen bij een standplaats waar hij geen machtiging voor heeft? Hoe moet de handhaver controleren of een taxi al dan niet aan het rijden is onder categorie standplaatstaxi of onder categorie straattaxi?

De sector verwacht ook op dat vlak dat de Vlaamse Regering de nodige verduidelijking scheidt en ondersteuning biedt.

###