



PERSBERICHT

Deregulering uber alles

Nieuwe wetgeving raakt Vlaamse KMO's en werknemers in het hart

Brussel, 8 november 2019 - De sociale partners van de taxisector luiden de alarmbel nadat de Vlaamse regering eerder vandaag een uitvoeringsbesluit goedkeurde dat de taximarkt verregaand dereguleert. De regering gaat hiermee lijnrecht in tegen eerdere adviezen van de Vlaamse Mobiliteitsraad (MORA), de sociale partners en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Met deze beslissing zet de Vlaamse Regering het voortbestaan van de Vlaamse taxisector op de helling. Bovendien worden eerdere beloftes om sociale dumpingpraktijken te vermijden niet nagekomen en zit het uitvoeringsbesluit vol gaten en tegenstrijdigheden die voor heel wat onrust zorgen. De sector onderneemt juridische stappen.

In haar advies gaf de MORA al aan dat de huidige ontwerptekst de vele leemten van het eerder dit jaar goedgekeurde Taxidecreet niet opvult. De MORA waarschuwde dat een ongewijzigd uitvoeringsbesluit de duurzaamheid van de taxisector ernstig in het gedrang zou brengen. Voor de werkgeversorganisatie GTL en de werknemersorganisaties ACV-Transcom en ABVV-BTB is het dan ook onbegrijpelijk dat de nieuwe minister voor mobiliteit, Lydia Peeters, deze waarschuwingen simpelweg naast zich neerlegt en star blijft vasthouden aan de beslissingen van haar voorganger.

Deregulering op maat van Uber

De sociale partners hebben reeds eerder aangekaart dat het nieuwe Taxidecreet een verregaande liberalisering doorvoert op maat van het multinationals zoals Uber. "De deur wordt wagenwijd opengezet voor schijnzelfstandigen en sociale dumpingpraktijken, zoals we die reeds kennen bij maaltijdbezorgingsdiensten. Yves Toutenel van ACV-Transcom stelt: *"Dit gaat volledig in tegen de trends die we vandaag ontwaren in andere landen, regio's en steden. Zowel New York, Londen, Amsterdam en – recent nog - Californië leggen de platformen opnieuw regels op om de ergste uitwassen van de platformeconomie aan te pakken. Met dit decreet en uitvoeringsbesluit beslist Vlaanderen om de ogen te sluiten en niet te leren uit de fouten van anderen"*.

Voormalig Vlaams minister van mobiliteit, Ben Weyts, heeft steeds beweerd dat er bijkomende maatregelen in het uitvoeringsbesluit zouden komen om sociale dumpingpraktijken of ontsporingen bij de prijszetting een halt toe te roepen. Loze beloften zo blijkt vandaag. *"Zonder controle op de prijs, zullen giganten als Uber de Vlaamse KMO's wegconcurreren door middel van dumpingprijzen. Het Uber-model zal leiden tot monopolievorming, lagere lonen en - op termijn - hogere prijzen"*, stelt Erik Maes van ABVV-BTB. *"Deze Vlaamse Regering moet op z'n minst de gemaakte beloftes nakomen en een observatorium oprichten, zodat sociale dumping kan worden vermeden"*.

Veel onduidelijkheid en onzekerheid

De sociale partners van de taxisector stellen ook vast dat het decreet en het uitvoeringsbesluit veel onbeantwoorde vragen oproept.

“Zo wordt er een onderscheid ingevoerd tussen standplaatstaxi’s met vast opgelegde tarieven en straattaxi’s die vrije tarieven kunnen toepassen, wat een nieuwe vorm van oneerlijke concurrentie creëert. Bovendien kan een standplaatstaxi ook als straattaxi gaan opereren, maar niemand weet precies wanneer en onder welke voorwaarden, laat staan hoe dit gecontroleerd moet worden”, zegt Pierre Steenberghen van werkgeversorganisatie GTL. *“Dit leidt ongetwijfeld tot grote spanningen tussen chauffeurs in de binnensteden, zoals we die nu in Amsterdam kennen”.*

Bovendien worden in het uitvoeringsbesluit onrealistische milieunormen ingevoerd, waarbij het helemaal niet duidelijk is of de huidige vloot van 6.000 taxi’s in aanmerking komt voor de nieuwe straattaxi vergunningen die vanaf 2020 afgeleverd worden. Indien het antwoord negatief is en er geen overgangsmaatregelen worden voorzien, zullen de Vlaamse taxibedrijven massaal al hun voertuigen (ook de in 2018 of 2019 aangekochte wagens) moeten vervangen om aan de nieuwe criteria te voldoen. Door de strengere milieueisen zal de aankoop prijs per wagen tot €20.000 hoger liggen. Dit zou voor veel kleinere taxibedrijven de financiële druppel zijn.

Ten slotte stelt de taxisector ook vast dat nieuwe boordapparatuur wordt opgelegd vanaf 1 juli 2020. Een totaal onrealistische timing, aangezien niemand vandaag weet welke boordapparatuur men zal moeten gebruiken. Bovendien biedt dit de nieuwe straattaxi’s de mogelijkheid om minstens 6 maanden ongecontroleerd hun activiteiten uit te bouwen.

Juridische stappen

De aanpak van dit dossier door de vorige en huidige Vlaamse regering getuigt van een totaal gebrek aan kennis en een diep misprijzen van de taxisector. Ondanks hun constructieve houding, moeten de sociale partners vaststellen dat deze Vlaamse meerderheid elk advies van de sector en de MORA in de wind slaat en bereid is het beroep van taxichauffeur op te offeren voor de utopie van de goedkope rit.

De vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers zien dan ook geen andere mogelijkheid dan alle juridische middelen aan te wenden om dit decreet en haar uitvoeringsbesluiten teniet te doen.

###

Bijkomende informatie

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
T: XXXX
E-Mail: yves.toutenel@acv-csc.be