



Vlaams Minister van Mobiliteit Ben Weyts  
Martelaarsplein 7  
1000 Brussel

**Betreft : Ontwerpdecreet individueel bezoldigd vervoer**

Brussel, Maandag 14 mei 2018

Geachte Minister Weyts,

De taxisector 'democratiseren' zoals u het zelf stelt, is een nobel doel en wij appreciëren de inzet die u sinds het begin van deze legislatuur toont om de taxi's beter te integreren in het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Wij twijfelen ook niet aan uw goede bedoelingen om – met dit ontwerpdecreet over het individueel bezoldigd personenvervoer – de taxi's aantrekkelijker, toegankelijker en moderner te willen maken.

Bij het lezen van uw ontwerpdecreet, moeten we echter vaststellen dat de huidige tekst veel vragen onbeantwoord laat. Erger nog, een aantal aspecten ervan laat ons vermoeden dat achter de retoriek van 'gelijk speelveld', waarbij platformen moeten beantwoorden aan dezelfde regels als klassieke taxidiensten, vooral een plan schuilgaat om de taxidienst aan te passen aan de regels (of het ontbreken ervan) die Uber wereldwijd tracht op te leggen.

En die gedereguleerde Uberwereld is nefast voor klant, chauffeur en werkgever. Bovendien veroorzaakt hij ernstige overlast in onze steden en gemeenten. Zowel de Vlaamse werkgevers als werknemers van de taxisector zijn het daarover eens.

Vandaar deze open brief, waarin we een aantal van de te verwachten nefaste effecten van dit ontwerpdecreet toelichten en enkele constructieve aanvullingen of alternatieven voorstellen.

**1. "Vrije prijzen" staan niet gelijk aan goedkopere prijzen, integendeel**

Door de afschaffing van quota op het aantal vergunde taxi's, vaste tarieven en de beperkte toegang tot het gemeentelijke grondgebied, wil u de taxi's goedkoper maken.

Voorbeelden uit het buitenland (zie onder meer Nederland, maar ook Zweden) leren ons dat deze toverformule niet werkt. Wat u wel kan verwachten is lokale overlast, een sociaal bloedbad en tenslotte ook stijgende prijzen.

- Het zijn vooral de steden die extra chauffeurs gaan aantrekken. Die chauffeurs gaan een sterke concurrentiestrijd moeten aangaan om de potentiële klanten te overtuigen. Die bitse strijd leidt vandaag al voor grote overlast in steden zoals Amsterdam.

- Daarbij zullen de lokale Vlaamse taxiondernemingen - waarvan de chauffeurs vandaag voor 70% in loondienst werken & waarvan de werkingskosten voor 60% bestaan uit personeelskosten - het onderspit delven voor multinationals die werken met schijnzelfstandigen of andere deel-economie statuten.
- Zelfs als al die lokale Vlaamse ondernemers beslissen om al hun chauffeurs in loondienst te ontslaan, dan nog zullen ze de strijd verliezen. Want de op apps gebaseerde multinationals kunnen steunen op miljarden euro's aan kapitaalinjecties om een hele tijd onder de reële kostprijs te kunnen werken.

Zodra die strijd gewonnen en de hegemonie van die multinational gevestigd is, dan zullen de goedkope prijzen smelten als sneeuw voor de zon. De Ubers van deze wereld maken vandaag gebruik van het 'surge-pricing' principe, waarbij de prijs fluctueert in functie van vraag en aanbod. Zonder wettelijk bepaalde minimum- en maximumtarieven kan de prijs van een rit op het ene moment 25 EUR bedragen en op het andere moment 200 EUR. Dat lijkt ons allesbehalve 'democratisch'.

Uw ontwerpdecreet stelt weliswaar dat minimumtarieven kunnen ingevoerd worden via een uitvoeringsbesluit, maar tegen dan is het kalf wellicht al lang verdrongen. Het zo geroemde vrije Nederlandse model zorgt er vandaag al voor dat een taxirit er duurder is dan in Vlaanderen.

## **2. Van taxichauffeur naar hamburgerjob**

Met dit ontwerpdecreet verdwijnen de taxichauffeurs in loondienst. Dit hoeft op zich geen drama te zijn, ware het niet dat een chauffeur in loondienst vandaag een gewaarborgd inkomen heeft, socialezekerheidsrechten opbouwt en kan rekenen op wettelijke beperkingen van de arbeidsduur.

Wat krijgt hij in de plaats? Een onzeker statuut of een zelfstandigenstatuut waarbij hij zelf alle risico's draagt als hij onvoldoende klanten vindt. De verhalen van Uber-chauffeurs die de eindjes niet meer aan elkaar kunnen knopen en 15u per dag rondrijden om toch maar hun wagen te kunnen afbetalen zijn legio.

En de klant? Die krijgt een verminderde dienstverlening en bijkomende veiligheidsrisico's omwille van de vermoeidheid van de chauffeur.

Is dat de weg die we op willen? Gingen we geen komaf maken met de 'survival of the cheapest', zoals een N-VA collega het onlangs nog stelde?

## **3. Oneerlijke concurrentie wordt de norm**

Naast de verschillen in loonlasten, zoals hierboven beschreven, zal het voorliggende ontwerpdecreet de concurrentiepositie van de zgn. standplaatstaxi's – die een lokale activiteit uitbouwen – verzwakken t.a.v. de zgn. straattaxi's die van einde en verre in een bepaalde gemeente of stad klanten kunnen gaan ronselen.

Het ontwerpdecreet biedt weliswaar de mogelijkheid om een perimeter vast te leggen rond standplaatsen, waarbinnen de straattaxi's niet mogen ronselen. Maar laat ons eerlijk zijn, in tijden van virtuele wachtrijen zal dit geen soelaas bieden. De straattaxi's kunnen in de buurt blijven rondrijden of parkeren en wachten tot ze virtueel opgeroepen worden. Niemand zal de toepassing van die perimeter afdoende kunnen controleren.

In dat kader is het ook opmerkelijk dat – ondanks alle retoriek in uw communicatie rond dit ontwerpdecreet – de rol van steden en gemeenten in het organiseren van taxi-activiteiten op hun grondgebied herleid wordt tot het afleveren van een vergunning.

#### **4. Wie gaat de multinationals controleren? En vooral, hoe?**

Vandaag ontbreekt in het ontwerpdecreet een duidelijke omschrijving van hoe de platformen gecontroleerd zullen worden. Nochtans heeft het Europees Hof in haar uitspraak van 21 december 2017 duidelijk gesteld dat een elektronische bemiddelingsdienst die personen in relatie brengt met chauffeurs die met hun eigen vervoer aanbieden tegen betaling moeten onderworpen worden aan dezelfde voorwaarden als taxiondernemingen.

U laat de deur wagenwijd openstaan voor misbruiken, aangezien het gebruik van taximeters voorlopig niet wordt opgelegd aan nieuwkomers. Laat ons toe te vermelden dat alle Vlaamse taxiondernemingen enkele jaren geleden verplicht werden om 3.000 EUR per taxi neer te tellen voor een taxameter met GPS-blackbox, om de transparantie te verzekeren. Onder het mom van technologie-neutraliteit, zouden nieuwkomers het kunnen stellen met overeenkomsten op een elektronische drager zoals een smartphone. Waar die gegevens bewaard worden en hoe de toegankelijkheid ervan gegarandeerd wordt? Geen mens die het weet. Elk voertuig dient uitgerust te worden met een boordcomputer die controles in België toelaat, zoniet is het systeem zo lek als een zeef.

In dat opzicht is het voor ons ook essentieel dat elke aanbieder van betaald personenvervoer, of het nu om een taxionderneming, een telefooncentrale of een platform gaat, ten minste een exploitatiezetel heeft in België.

Het zou van naïviteit getuigen om te geloven dat de Ubers van deze wereld dezelfde spelregels zullen volgen als de Vlaamse taxiondernemingen, zonder dwingende regelgeving en gepaste controlesystemen. Vandaag al weten we dat Uber zijn inkomsten via Nederland doorsluis naar belastingparadijzen. De manier waarop Uber de wetgeving omzeilt om illegaal taxidiensten aan te bieden in Brussel is een ander voorbeeld van een bedrijfscultuur die geen ethische noch juridische grenzen kent.

#### **5. Hervorming zal aantal leegrijdende taxi's niet doen dalen, integendeel**

Het vermijden van lege taxi's op de terugweg van bijvoorbeeld een luchthaven of station naar de thuisbasis van de chauffeur om zo de prijs van een taxirit te drukken is een nobel streefdoel.

De oplossing die het ontwerpdecreet voorstelt, m.n. de chauffeur de mogelijkheid bieden om een andere klant op te pikken, zal echter wishful thinking blijven. Het zal voor langere wachtrijen zorgen rond de stations en rondrijdende taxi's die op zoek zijn naar die ene klant die geïnteresseerd is in een terugrit naar dezelfde stad.

Hebt u trouwens al berekend wat die andere maatregel in het ontwerpdecreet – m.n. het vrij laten rondrijden van lege straattaxi's op zoek naar een klant – ons zal kosten op het vlak van mobiliteit en leefmilieu?

Een realistischere oplossing om de kostprijs van taxiriten te drukken, lijkt ons het faciliteren van taxi-delen, waarbij verscheidene klanten via een taxi-app kunnen afspreken om (een deel van) hun rit samen af te leggen. De technische oplossing bestaat al, maar het ontwerpdecreet spreekt er slechts zijdelings over en het bestaande decreet van 2001 laat het niet toe.

## 6. Waar schuilt die innovatie precies?

De Vlaamse taxisector heeft in de afgelopen jaren ernstige stappen gezet om zichzelf te moderniseren: kredietkaartlezers, track & trace systemen en geautomatiseerde ritsystemen zijn nu de norm. En men durft dit weleens over het hoofd te zien, maar de Vlaamse taxi's beschikken ondertussen ook over mobiele apps. Met taxi.eu kan men vandaag al in Vlaanderen een taxi bestellen. Deze app is – in tegenstelling tot wat in uw inleidende nota bij het ontwerpdecreet stond – een initiatief van de taxisector, niet van de zogenaamde platform-economie.

Het innovatieve aan platform-multinationals zoals Uber ligt niet in het gebruik van apps, laat dat duidelijk zijn. Ze schuilt in het grondig hertekenen van de verhoudingen tussen werkgevers, werknemers en de overheid. De chauffeurs worden huurlingen die voor een appel en een ei ten dienste staan van een multinational die er alles aan doet om de overheid in de luren te leggen.

Onlangs omschreef Juliet Schor, Professor Sociologie aan het Boston College het tijdens een debat in Brussel als volgt: "Een echt deelplatform is jouw vriend, Uber is jouw pooier". En van pooiers is geweten dat ze de legaliteit schuwen.

Of hoe zou u een werkgever omschrijven die geen RSZ-bijdragen stort en in tegenspraak met de Europese wetgeving (BTW richtlijn 2017/2455) slechts op 25% van de kostprijs van een rit BTW betaalt, in plaats van op de volle 100%?

### Slotwoord en concrete voorstellen

Geachte Minister, laat ons nogmaals herhalen dat we ervan overtuigd zijn dat uw ontwerpdecreet geschreven werd met de beste bedoelingen. Maar we waarschuwen u voor de ernstige gevolgen van bepaalde maatregelen die de gebruiker, de Vlaamse taxichauffeur, noch de lokale veiligheid ten goede zullen komen.

We hopen dat u onze waarschuwingen ter harte neemt. Vlaanderen verdient een moderne taximarkt, waar mensen een toegankelijk, klantvriendelijk en efficiënt personenvervoer krijgen. Wij blijven uw partner om die droom te realiseren, maar vragen wel een grondige reflectie en waar mogelijk een impactstudie van bepaalde maatregelen in dit ontwerpdecreet.

Zonder te wachten op de resultaten van zulke impactstudies, vragen we u alvast om volgende wijzigingen aan te brengen aan het ontwerpdecreet, zodat de modernisering van de taximarkt niet synoniem wordt met een sociaal bloedbad, massale belastingontduiking, een taxioorlog, extra mobiliteitsproblemen en stijgende prijzen.

1. Een stringente wetgeving die platformen verplichtingen oplegt inzake transparantie, zodat belastingontduiking of -ontwijking en het niet vervullen van sociale verplichtingen uitgesloten wordt.
2. Het behoud van een begrenzingssysteem voor het aantal taxivergunningen voor individueel vervoer (niet voor doelgroepenvervoer) en beperkende maatregelen voor (leeg) rondrijdende straattaxi's, zodat extra overlast voor mobiliteit en taxi-oorlogen in onze steden vermeden worden.
3. Het vastleggen van solvabiliteitsvoorwaarden voor kandidaat taxi-uitbaters, zodat schrijnende toestanden, waarbij een beginnende zelfstandige chauffeur 15u per dag moet werken om de eindjes aan elkaar te knopen en zijn schulden af te betalen, kunnen vermeden worden.
4. Minimumtarieven voor straat- en standplaatstaxi's, zodat multinationals de markt niet kunnen inpalmen door middel van wurgprijzen, om nadien de taxiprijzen ongecontroleerd de hoogte in te jagen. We pleiten daarom ook voor een begrenzing van de surge-pricing praktijken.
5. Een algemene prijsdaling van taxiriten nastreven door taxi-delen verder uit te werken.
6. Extra hefboomen voor de steden en gemeenten, zodat ze de leefbaarheid van de sector op hun grondgebied kunnen helpen waarborgen en overlast voor de buurten kunnen voorkomen.

Wij danken u voor uw aandacht en hopen u alsnog te hebben overtuigd dat uw ontwerpdecreet – hoe goed bedoeld ook – vandaag ernstige tekortkomingen heeft.

Hoogachtend,

**Jan Sannen**  
ACV Transcom

**Pierre Steenbergen**  
G.T.L.

**John Reynaert**  
ABVV - BTB