



Vlaams
Parlement

ingediend op **301** (2014-2015) – Nr. 1
26 maart 2015 (2014-2015)

Voorstel van resolutie

van Annick De Ridder, Dirk de Kort, Mathias De Clercq,
Ludo Van Campenhout, Lode Ceyssens en Paul Van Miert

betreffende innovatie
binnen het betalend individueel personenvervoer

TOELICHTING

De organisatie van het gedeeld personenvervoer wordt vandaag hoofdzakelijk gereguleerd door gewestelijke regelgeving. Voor het Vlaamse Gewest biedt het desbetreffende decreet¹ en het bijhorende uitvoeringsbesluit² onder meer een regelgevend kader aan voor taxidiensten, omschreven als “bezoldigde vervoersdiensten van personen door middel van voertuigen met een bestuurder die aan een minimum aantal eisen voldoen”. In hoofdstuk V worden de taxidiensten omschreven; in hoofdstuk VI de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder.

De reglementering werd opgesteld om de exploitatie van taxidiensten en het verhuren van voertuigen met bestuurder te onderwerpen aan een minimum aantal regels met het oog op het aanbieden van een veilige en transparante dienstverlening. In het verleden kenmerkte deze sector zich immers zelf vaak als vragende partij voor meer regulering. We moeten ons echter de vraag durven stellen of deze regulering nog in het belang is van de klant dan wel van een zekere korpsgeest.

Zo is bepaald dat deze activiteit enkel uitgevoerd kan worden na het bekomen van een vergunning voor verhuur van een voertuig met bestuurder, worden er de gronden voor intrekking en schorsing van de vergunning in opgesomd, dienen vergunde taxivoertuigen voorzien te zijn van een taxameter en taxilicht en bestaan er regels omtrent maximumtarieven alsook lokale belastingen. Anderzijds zijn er veiligheidseisen waar uiteraard niet zomaar van afgeweken mag worden en zijn er extra eisen aan de bestuurder en aan de technische kwaliteit van het voertuig.

Net zoals in andere sectoren staat de sector van het personenvervoer niet stil. Nieuwe innovatieve vervoersconcepten krijgen in de praktijk vorm. Zo stellen we bijvoorbeeld de trend vast waarbij mensen hun personenvervoertuigen meer en meer ter beschikking willen stellen van andere passagiers, hetzij kosteloos, hetzij tegen betaling. Wanneer dit meer dan op occasionele basis gebeurt, buiten het erkende bestaande systeem van deelauto's, stelt zich binnen de huidige regelgeving een probleem.

Wereldwijd stellen we een snelle opkomst vast van verschillende innovatieve toepassingen waarbij vaak een digitaal netwerk of app gebruikt wordt om vervoerders en eindgebruikers met elkaar in verbinding te stellen, en zo het nodige transport te regelen.

De laatste tijd kennen de toepassingen van het Amerikaanse bedrijf Uber groeiend succes. Het bedrijf heeft haar pijlen gericht op de taxisector en beweert deze dienst op een meer moderne en klantvriendelijke manier aan te bieden aan cliënteel. Ondertussen werd Uber reeds geïntroduceerd in vijftig landen en een 250-tal steden. Uber is momenteel actief in de stad Brussel maar op termijn zou de onderneming ook willen uitbreiden naar Vlaamse steden zoals Antwerpen en Gent.

De toepassing UberPop, waarbij eenieder in principe zijn wagen via een app ter beschikking kan stellen voor personenvervoer tegen betaling, krijgt zware kritiek, ook in België. Het voornaamste probleem hierbij is dat de klassieke taxisector zich dient te confirmeren aan de geldende regelgeving, waar Uberchauffeurs dit vandaag de dag niet doen, wat aanleiding geeft tot een vorm van oneerlijke concurrentie. De vrees bestaat dat de veiligheid van het cliënteel niet gewaarborgd

¹ Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij de decreten van 13 februari 2004, 8 mei 2009 en 4 april 2014.

² Besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, gewijzigd bij de besluiten van 28 mei 2004, 27 juni 2008, 30 april 2009, 18 december 2009 en 18 juni 2010.

is, dat er onvoldoende zekerheid is over de staat van het voertuig, de opleiding van de chauffeurs en de mate waarin het voertuig en zijn inzittenden verzekerd zijn; men formuleert bedenkingen bij de transparantie inzake fiscaliteit, en stelt zich vragen bij het respecteren van de sociale wetgeving (sociaal statuut van de chauffeurs) en de privacyregels.

Zeker is dat de praktijk zoals aangeboden door UberPop (wanneer niet wordt samengewerkt met de reguliere taxisector) momenteel buiten het geldende regelgevend kader valt en derhalve kan bestempeld worden als een illegale activiteit. Op die basis nam de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest reeds een aantal maatregelen waaronder het in beslag nemen van betrokken wagens. De Kamer van Koophandel sprak eerder ook al een verbod uit voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

We moeten ons evenwel de vraag stellen of de initiatieven met het oog op de modernisering en verbetering van de dienstverlening van de taxisector en het verhuren van voertuigen met bestuurder, zomaar moeten worden afgeschilderd als negatief. Nieuwe innovatieve ontwikkelingen worden beter als een opportuniteit gezien, en ingepast in een te moderniseren regelgevend kader, dan bekampt. Behoudens Uber komen er overigens ook toepassingen zoals BlaBlaCar, CarASAP, Curb (Taxi Magic), Djump en andere op ons af. En ongetwijfeld zitten er nog vele nieuwe vervoersconcepten in ontwikkelingsfase.

Nieuwe ontwikkelingen moeten ons dus kritisch doen nadenken over de pijnpunten die kunnen verbeterd worden. Er zijn zeker nog winsten te boeken op het vlak van klantvriendelijkheid en efficiëntie van de taxidiensten, op het vlak van deregulering, op het vlak van transparantie inzake tarifiering, net zoals meer interactiviteit de toegang tot de dienstverlening kan verbeteren.

Anderzijds moeten de geldende Vlaamse en federale regelgeving zo herwerkt kunnen worden dat ook nieuwe bedrijven en nieuwe vervoersconcepten binnen een wettelijk kader kunnen functioneren.

Door nieuwe ideeën en opportuniteiten beter te stroomlijnen en door de huidige taxisector ook de kans te geven zich te herorganiseren, kunnen we tot hetzelfde resultaat komen, maar dan wel met een groter draagvlak. Het is noodzakelijk om de huidige markt door een aanpassing van het regelgevend kader te stimuleren richting vernieuwing.

Annick DE RIDDER
Dirk DE KORT
Mathias DE CLERCQ
Ludo VAN CAMPENHOUT
Lode CEYSENS
Paul VAN MIERT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- overwegende dat:
 - 1° de introductie van innovatieve technologieën in de taxisector en de sector van het verhuur van voertuigen met bestuurder een logische en positieve ontwikkeling is;
 - 2° we nieuwe concepten de nodige kansen moeten bieden, maar anderzijds ook de klassieke taxisector gestimuleerd kan worden om een meer innovatieve bedrijfsvoering na te streven;
 - 3° innovatie een aantal belangrijke voordelen met zich kan meebrengen, onder meer op het vlak van transparantie, toegankelijkheid en klantvriendelijkheid;
 - 4° gelijk werk en gelijke wetten belangrijke principes zijn, ook in deze vervoerssector;
 - 5° de veiligheid van de passagiers, door garanties naar chauffeur en voertuig toe in te bouwen, belangrijk is;
 - 6° Vlaanderen evenwel slechts ten dele bevoegd is voor de uittekening van de regelgeving die van toepassing is op de taxisector;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° op basis van een uitvoerige juridische analyse de Vlaamse taxiregelgeving en de reglementering voor het vervoer van voertuigen met bestuurder op een zodanige manier te actualiseren dat het innovatie binnen de sector toelaat en de historisch gegroeide overdreven regellast inperkt;
 - 2° de nieuwe regelgeving vorm te geven in nauw overleg met alle stakeholders, in de eerste plaats de gebruikers, maar ook de aanbieders van betalende taxidiensten zoals de taxifederaties, aanbieders van platformen waar gebruikers en aanbieders elkaar vinden, alsook andere nieuwe spelers, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en de centrumsteden;
 - 3° evoluties in andere landen van nabij op te volgen om tijdig te kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen inzake het taxivervoer;
 - 4° overleg te plegen met de federale overheid zodat de wijzigingen die aan de relevante federale wetgeving worden aangebracht in lijn liggen met de uitgangspunten en doelstellingen van de Vlaamse Regering.

Annick DE RIDDER
Dirk DE KORT
Mathias DE CLERCQ
Ludo VAN CAMPENHOUT
Lode CEYSSENS
Paul VAN MIERT