# Ontwerpdecreet individueel bezoldigd personenvervoer

Commissie Mobiliteit & Openbare Werken
Vlaams Parlement – 24/01/19

# Hoorzitting 24 januari 2019

A. De Vlaamse taxisector
B. Het ontwerpdecreet
C. De gevolgen van totale deregulering
D. Onze concrete voorstellen

# A. De Vlaamse taxisector

# EEN SECTOR TOT UW DIENST

> 5.000 chauffeurs in Vlaanderen

> 2.500 Vlaamse KMO's

**5.839 voertuigen** (+ 22% in laatste 5 jaar)

2.330
Taxi's

3.509
V.V.B.



# EEN SECTOR TOT UW DIENST

**70%** & **30%**

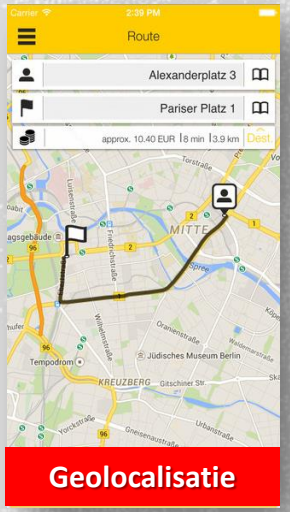
Werknemer

(bruto gewaarborgd inkomen van 1.632,21 EUR/maand)

Zelfstandig



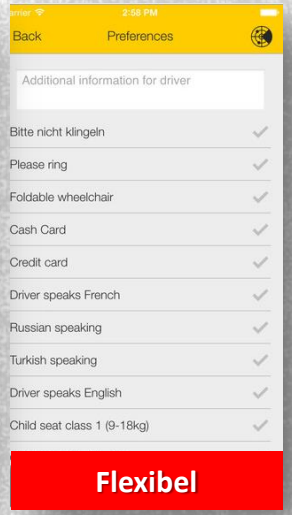

## Innoverend: 10-tal mobiele apps



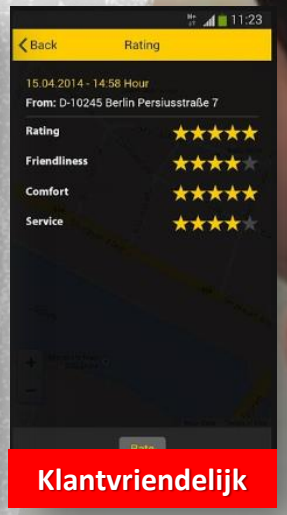

Geolocalisatie



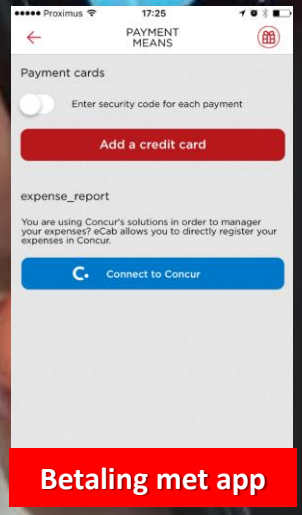

Kost, afstand en timing gekend




Flexibel




Klantvriendelijk




Betaling met app

# B. Het ontwerpdecreet

# Meerwaarde ontwerpdecreet

- Komt tegemoet aan nood om robuust kader voor toekomstgericht mobiliteitsbeleid
  - Aligneren van de verschillende types individueel bezoldigd vervoer
  - Integratie individueel bezoldigd vervoer in concept basisbereikbaarheid
  - Nieuwe mogelijkheden voor combimobiliteit en gedeelde mobiliteit


Vlaams Parlement

**1780** (2018-2019) – Nr. 1
ingediend op 13 december 2018 (2018-2019)

**Ontwerp van decreet**

betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

# Onze bekommernissen



- **Ontwerpdecreet voert een totale deregulering in, op maat van Uber & co.**
  - Legt verplichtingen en regels op aan exploitant en chauffeur, maar laat deelplatformen buiten schot
  - Kapitaalkrachtige multinationals kunnen de lokale Vlaamse operatoren doodconcurreren, dankzij
    - Onbegrensd aantal voertuigen
    - Ontbreken van minimumtarieven
    - Vrije circulatie van de voertuigen over het ganse Vlaamse grondgebied
    - Externalisering kosten (via chauffeurs)
- **Drukt de verzelfstandiging van het beroep van taxichauffeur door die zal leiden tot sociale dumping en massale ontslagen**

# Huidig ontwerpdecreet



- **Gaat in tegen principes resolutie ‘innovatie betalend individueel personenvervoer’ van het Vlaams Parlement (2015)**
  - Gelijk werk en gelijke wetten?
    - *Streng regelgevend kader voor standplaatstaxi’s vs. losse aanpak straattaxi’s*
    - *Moeilijk implementeerbare controle op perimeter*
  - Regelgeving vorm geven in nauw overleg met alle stakeholders?
    - *Belangrijke opmerkingen sector en MORA werden niet weerhouden*
  - Evoluties in andere landen van nabij opvolgen
    - *Steden die totale deregulering doorvoerden, komen op hun stappen terug*

# C. De gevolgen van totale deregulering

**Lessen uit New York, Londen & Amsterdam**









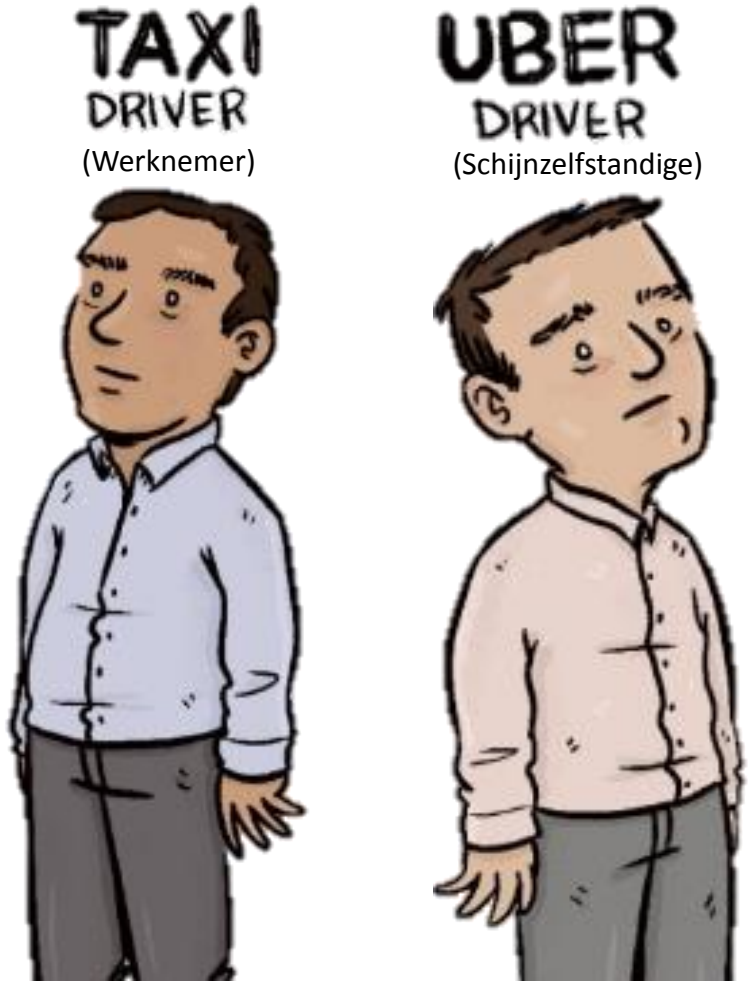
# De te verwachten gevolgen voor…

- **Chauffeur**
  - Sociale dumping: minder verdienen, langer werken, afbouw statuut
- **Klant**
  - Wellicht – in een eerste fase - lagere (onrendabele) prijzen, maar ook piekprijzen (‘surge’ pricing) en indien monopolie van 1 speler, geen enkele controle op prijzen
  - Meer risico op ongevallen & agressief gedrag/ronselen door chauffeurs
- **Mobiliteit & milieu**
  - Meer verkeersdrukte
  - Stijging uitstoot $CO_2$ en fijn stof
- **Taxibedrijven**
  - Zullen massaal moeten ontslaan OF failliet gaan
- **Overheid**
  - Hoge concentraties taxi’s in centrumsteden
  - Gevaar voor openbare orde
  - Verminderde fiscale en RSZ-inkomsten

# I. Uber business model wordt de norm

= Verschuiving van lasten en risico's op de schouders van de chauffeur

- **<u>Werkgever</u>** staat in voor
  - Administratie
  - Verzekering
  - Werknemersbescherming
  - Kost taxicentrale
  - Gewaarborgd inkomen
  - Tarieven
  - BTW
  - Opleidingen







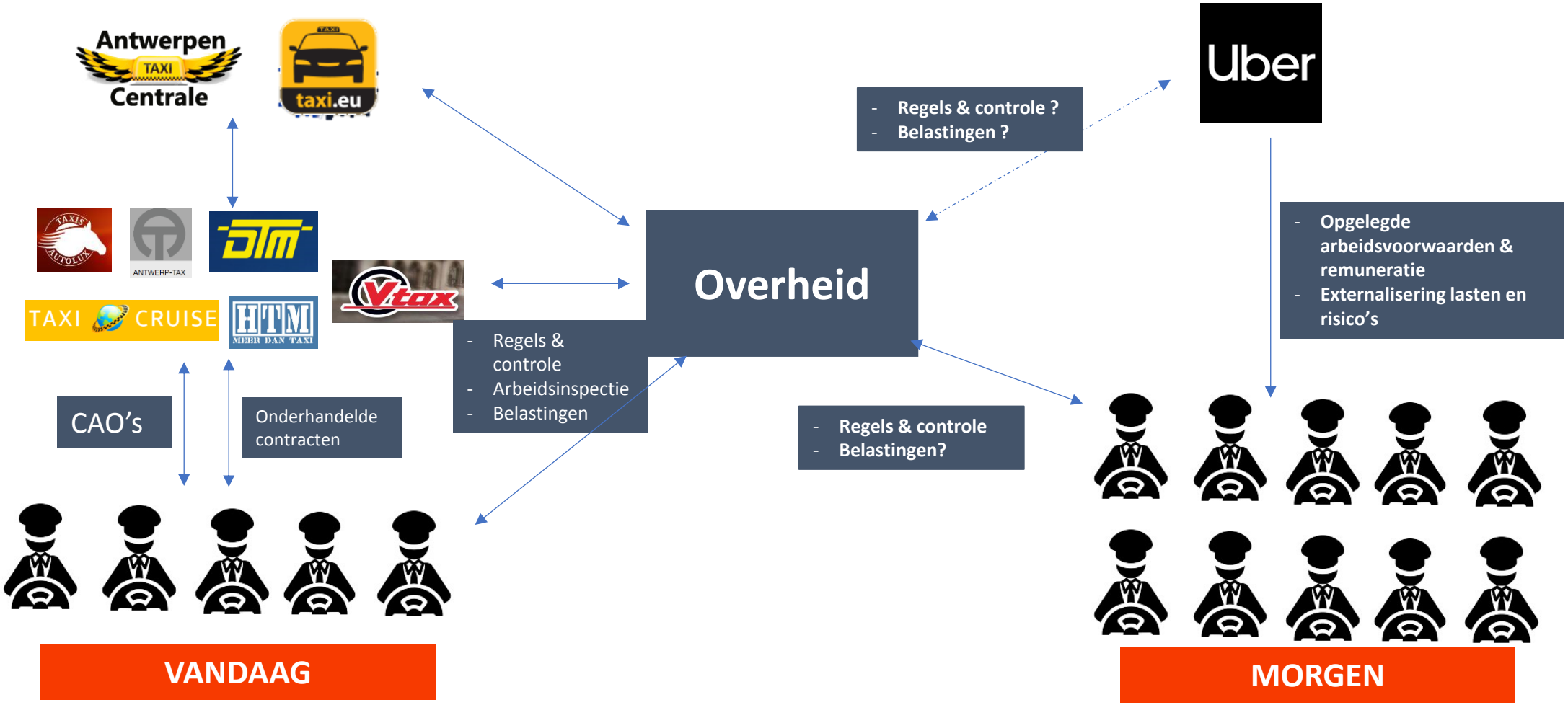
- **<u>Chauffeur</u>** staat zelf in voor
  - administratie
  - verzekering
  - sociale bescherming
  - commissie Uber
- Geen gewaarbord inkomen
- Uber bepaalt
  - Tarieven
  - Commissie Uber
- BTW?



*Illustratie: Susie Cagle, www.america.aljazeer.com*

# I. Uber business model wordt de norm

= **Ont-ankering** van een hele economische sector + kapitaalvlucht



# I. Uber business model wordt de norm

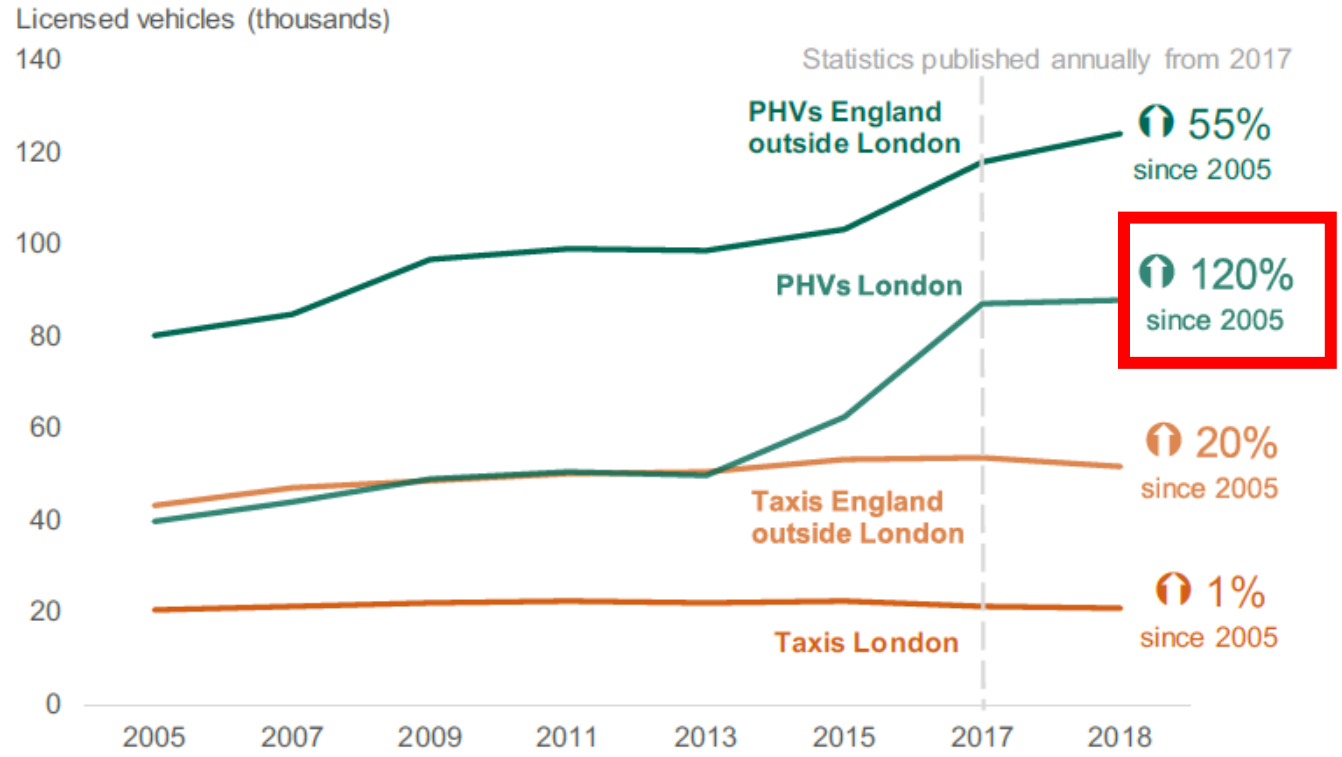



**Driver Expenses.** As currently structured, the Largest FHV Companies follow the same business model, which requires significant financial investment and risk on the part of drivers. The FHV Companies do not pay for the expenses of purchasing, leasing or operating a vehicle and most do not pay for labor outside of trips, i.e. while idle waiting for a dispatch, but these costs are substantial. From 2015-2017, over 30,000 vehicles with the current or prior model year were

*Bron: http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/driver_income_rules_11_29_2018.pdf*

# II. Exponentiële stijging aantal voertuigen

**Chart 2: Licensed vehicles by type and area: England, since 2005 (TAXI0101)**



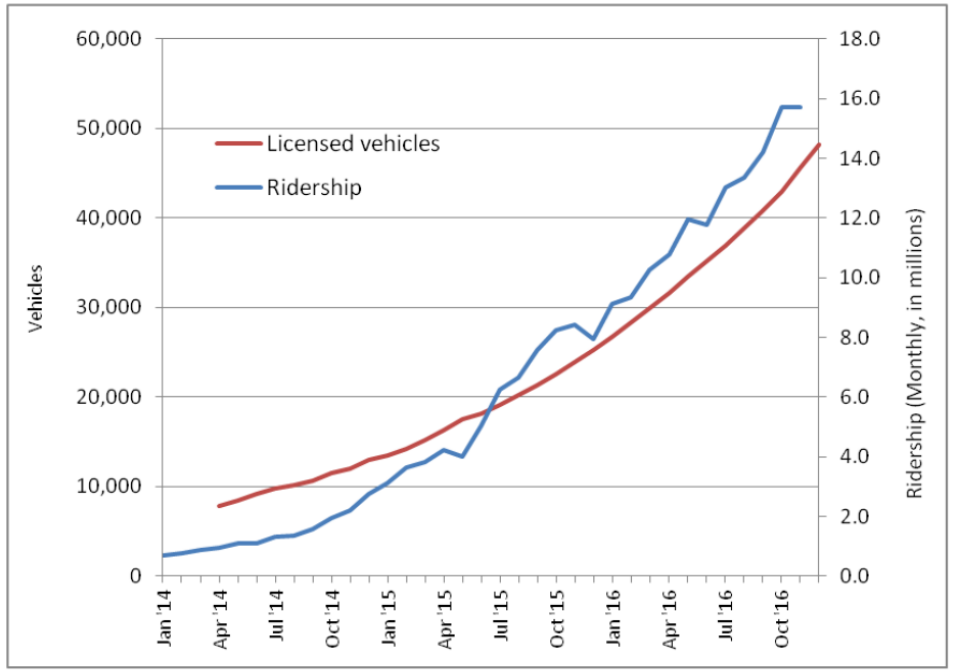

*Aantal 'Private Hire Vehicles' is meer dan verdubbeld in 10 jaar tijd*

*Bron: Departement for Transport, Taxi and Private Hire Vehicle Statistics (UK)*

# II. Exponentiële stijging aantal voertuigen




**Figure 2. TNC licensed vehicles and monthly ridership, 2014 to 2016**




Sources: Ridership is from TLC trip files and assumes 1.66 passengers per trip. Licensed vehicles is from TLC base and vehicle licensing files for mid-2014, mid-2015, mid-2016 and Dec. 2016, and interpolated for other months.

*Bron: 'Unsustainable?', analyse door Mobiliteitsconsulent Bruce Schaller (27/02/17)*

## LICENSED VEHICLES

| | 2016 | 2017 | 2018 | |
|---|---|---|---|---|
|  | 13,587 | 13,587 | 13,587 | 0% |
|  | 5,573 | 4,245 | 3,579 | ↓36% |
|  | 67,484 | 82,794 | 107,435 | ↑59% |
|  | 584 | 437 | 297 | ↓49% |
|  | 1,123 | 659 | 425 | ↓62% |

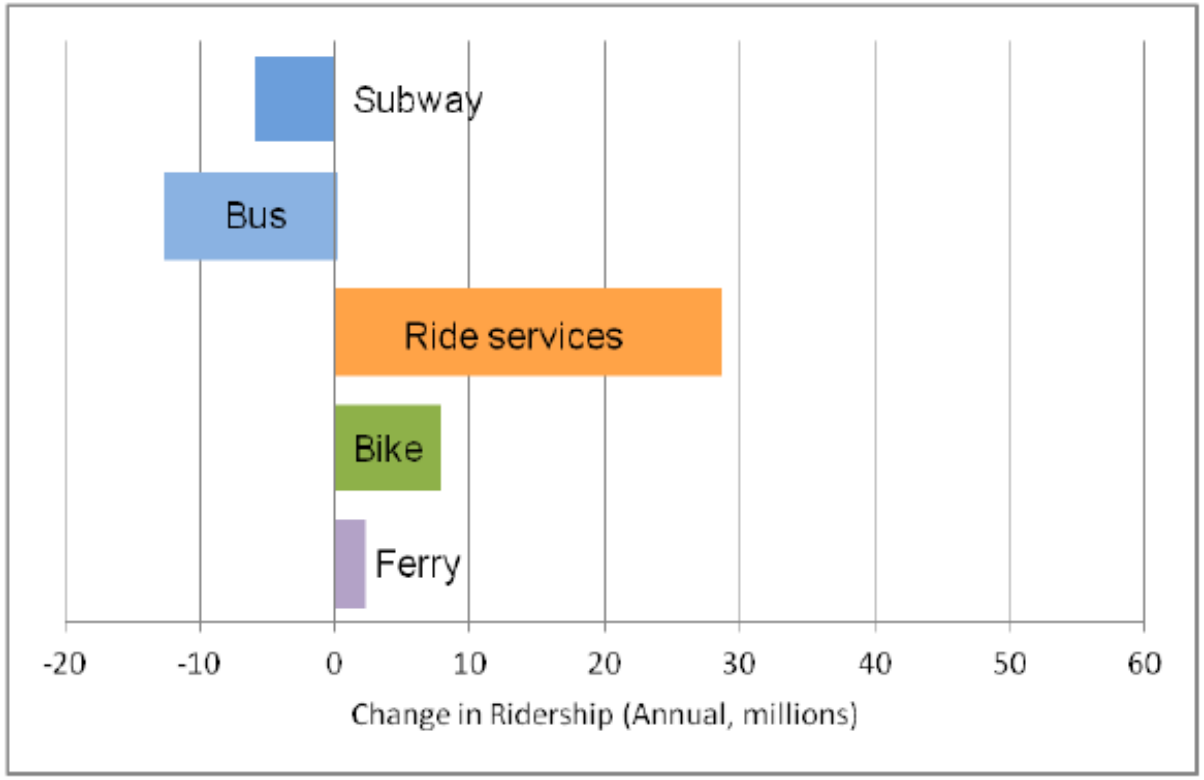
*02. Licensed Vehicles, 2016 - 2018*
*Source: TLC Administrative Records (2018 data is as of June 2018)*

*Bron: [www.nyc.gov/html/**tlc**/downloads/pdf/2018_**tlc_factbook**.pdf](www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/2018_tlc_factbook.pdf)*

# II. Exponentiële stijging aantal voertuigen



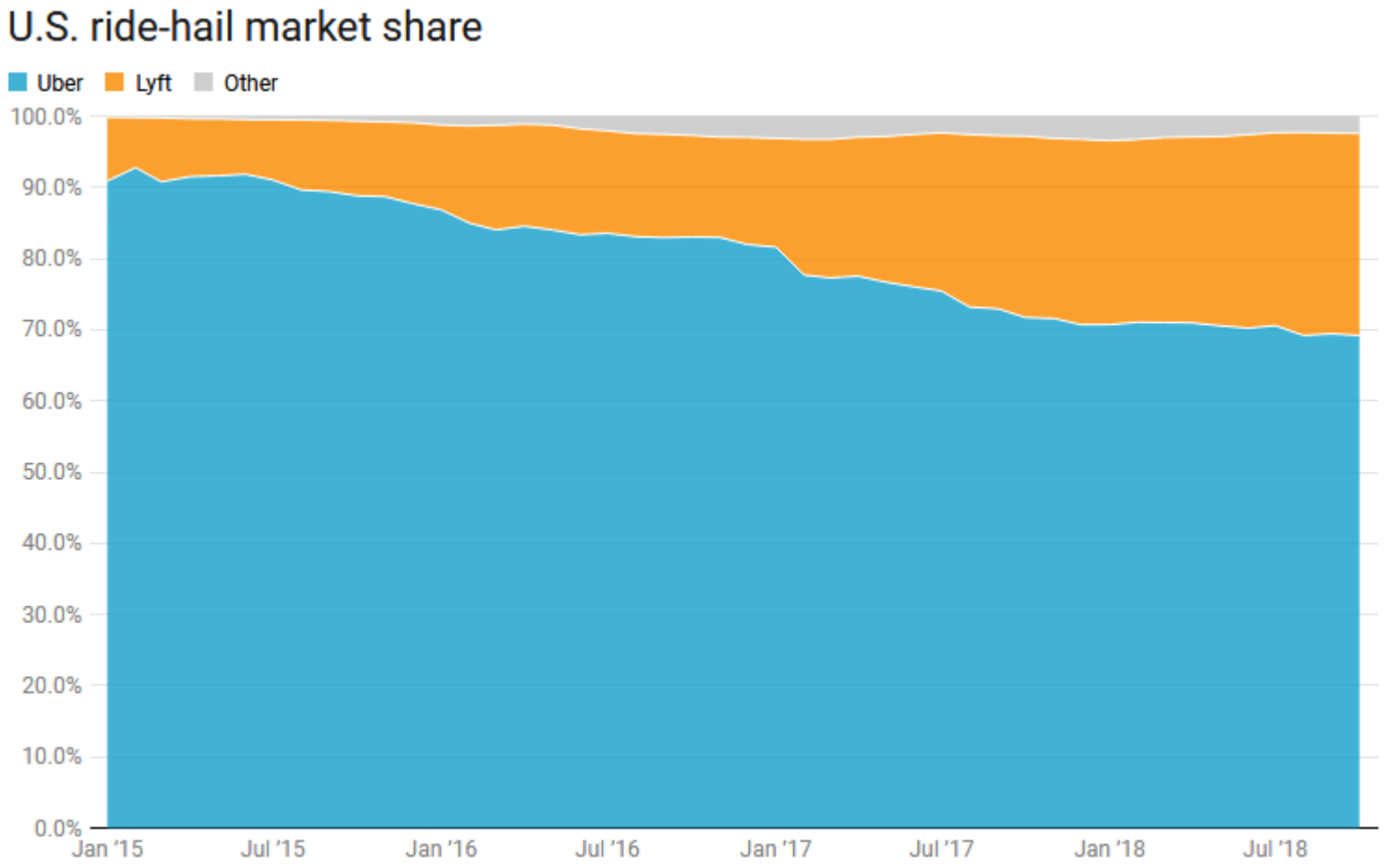

**Figure 12. Changes in ridership by mode, 2015 to 2016**




*Gebruik openbaar vervoer daalt voor het eerst sinds 1990*

Bron: 'Unsustainable?', analyse door Mobiliteitsconsulent Bruce Schaller (27/02/17)

# III. Monopolievorming







*Bron:* [https://www.recode.net/2018/12/12/18134882/lyft-uber-ride-car-market-share](https://www.recode.net/2018/12/12/18134882/lyft-uber-ride-car-market-share)

# IV. Sociale dumping

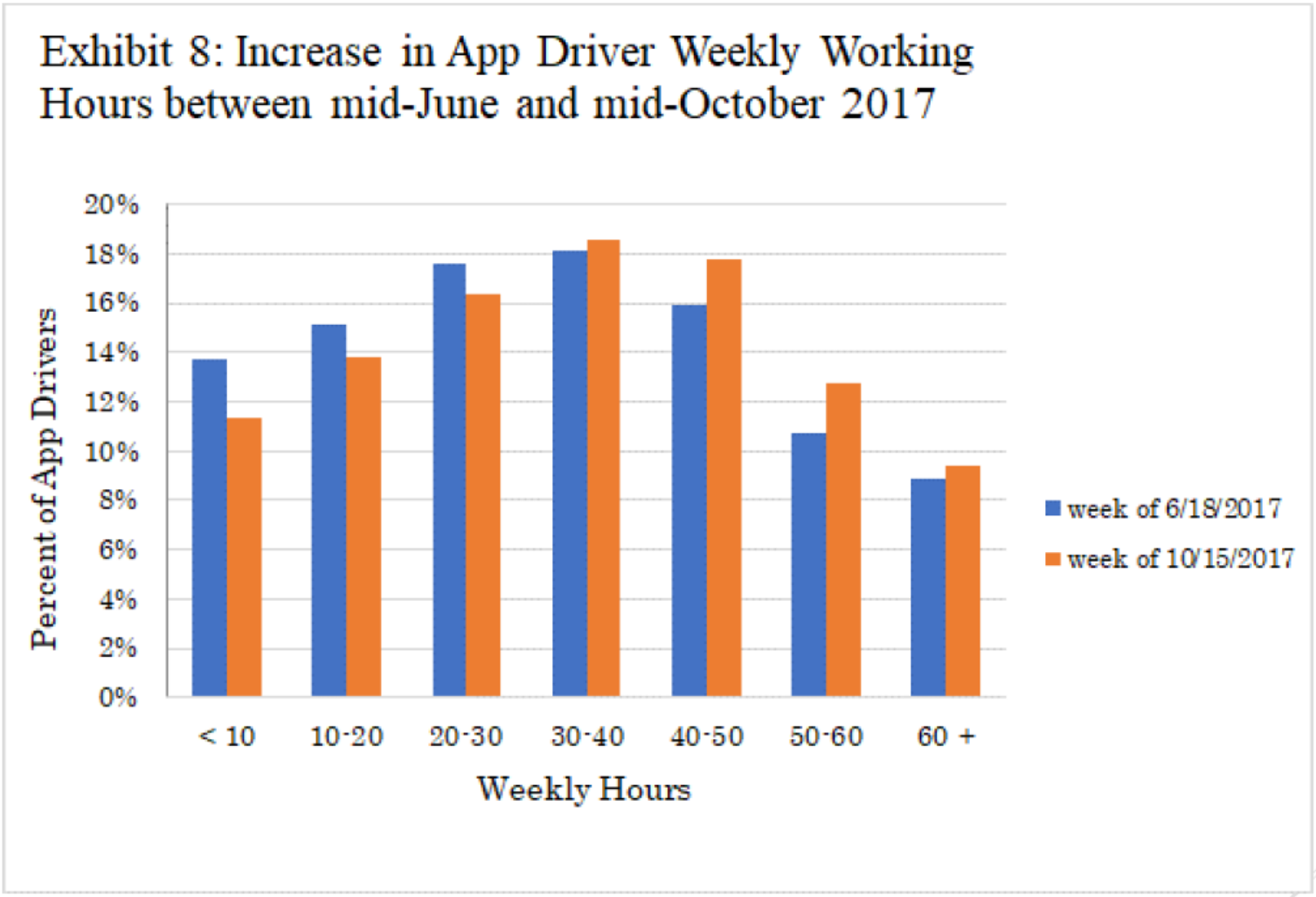



| | source | Gross earnings per hr. (constant Oct. 2017 $), by hrs./week | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1-15 | 16-34 | 35-49 | Over 50 |
| Oct. 2014 | Hall & Krueger, 2015 *actual working time on Uber app--median hourly earnings* | $26.90 | $29.42 | $30.64 | $30.60 |
| Oct. 2015 | Hall & Krueger, 2018 *actual working time on Uber app* | $23.91 | $25.29 | $25.31 | $24.55 |
| Sept. 2016 | Authors' analysis of TLC administrative data *imputed working time on Uber app* | $29.41 | $29.21 | $28.09 | $26.25 |
| Oct. 2017 | Authors' analysis of TLC administrative data *imputed working time on Uber app* | $25.60 | $24.60 | $22.90 | $21.90 |
| Oct. 2017 | Authors' analysis of TLC administrative data *actual working time-dedicated Uber drivers* | $26.00 | $23.20 | $22.20 | $21.30 |

*Daling inkomsten chauffeur…*

http://www.centernyc.org/an-earnings-standard/

# IV. Sociale dumping

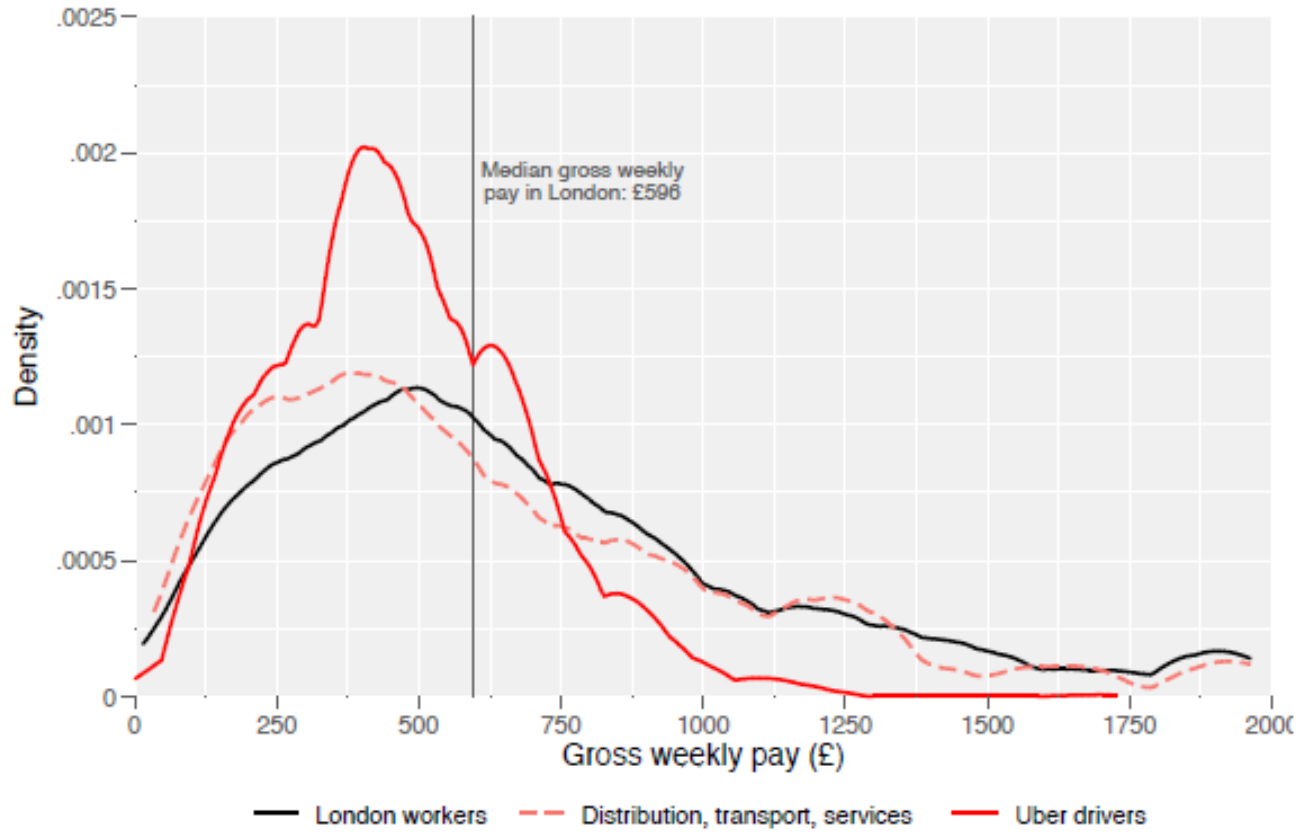



*...en steeds langere werkdagen*

*Bron: http://www.centernyc.org/an-earnings-standard/*

# IV. Sociale dumping

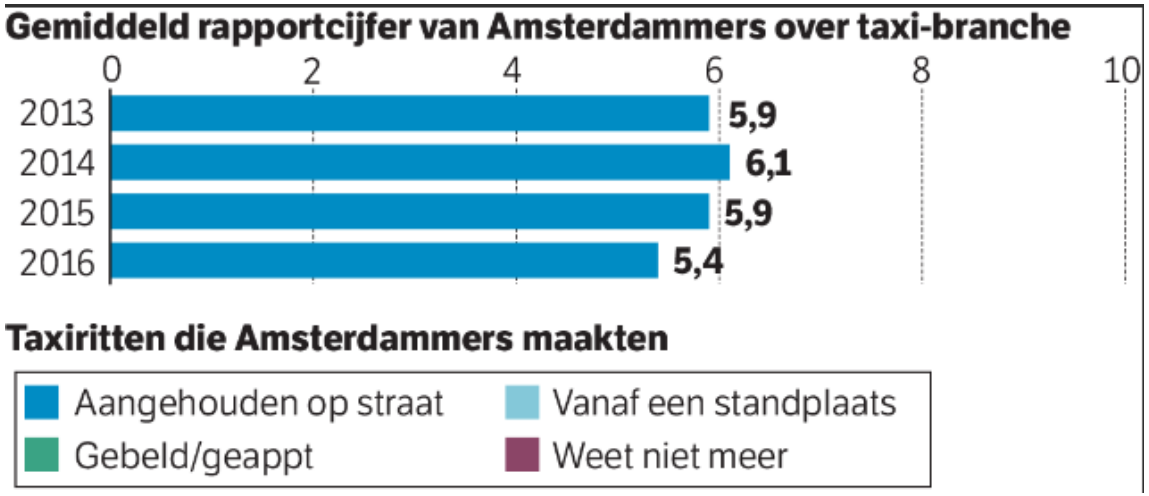
**Figure 2.2: Gross weekly pay among Uber drivers and London workers, 2018.**

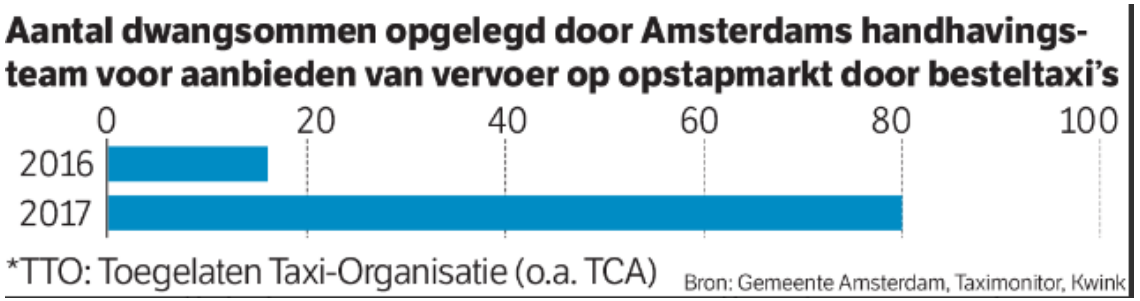



*"We find that Uber drivers are drawn from the bottom half of the London income distribution: the median self-reported gross weekly income (i.e., including income streams other than Uber) among drivers is* ***£460****, which is considerably lower than the* ***£596 median gross weekly pay among London workers*** *in the January—March 2018 Labour Force Survey (LFS)."*

*Bron: Uber Happy? Work and Wellbeing in the "Gig Economy" - Oxford University*

# IV. Agressie & menselijke drama's




Opnieuw is een Uberchauffeur betrokken bij een dodelijk ongeluk. Uit een rondgang onder chauffeurs komt het beeld naar voren dat het bedrijf ze steeds vaker aanspoort om lange dagen te maken.

DOOR: MARC KRUYSWIJK 5 DECEMBER 2018, 12:35

Het Parool HOME AMSTERDAM OPINIE STADSGIDS



Sharon Dijksma © ANP

Wethouder Sharon Dijksma (verkeer en vervoer) maakt zich 'grote zorgen' over de verkeersveiligheid bij taxi's van Uber.

DOOR: ANP 14 JANUARI 2019, 17:27

Ze zegt dit nadat afgelopen weekend een 24-jarige vrouw op de kruising van de Heemstedestraat en de Poeldijkstraat om het leven was gekomen door een aanrijding met een taxi van Uber.

"Er zijn de afgelopen tijd te veel ongelukken gebeurd waar taxi's bij betrokken zijn," zegt Dijksma. Ze heeft maandag nog overleg met de Europese directeur van Uber en gaat ook in gesprek met andere taxiorganisaties in Amsterdam.

# IV. Agressie & menselijke drama's

**Table 4.1: Subjective well-being among Uber drivers and London workers, 2016-2018.**

| | Uber drivers (1) | Employees (2) | Self-employed (3) |
|---|---|---|---|
| Overall, how satisfied are you with your life nowadays? | 7.89 (2.27) | 7.62 (1.49) | 7.65 (1.58) |
| Overall, to what extent do you feel that the things you do in your life are worthwhile? | 7.97 (2.08) | 7.80 (1.46) | 7.91 (1.47) |
| Overall, how happy did you feel yesterday? | 7.58 (2.77) | 7.51 (1.86) | 7.60 (1.91) |
| Overall, how anxious did you feel yesterday? | 3.98 (3.65) | 3.05 (2.63) | 2.99 (2.70) |
| Respondents | 1,001 | 5,715 | 1,523 |

*"The flipside of being an **Uber** driver is **higher levels of anxiety**. Uber drivers report substantially higher average levels of anxiety than the remainder of the London working population."*

*Bron: Uber Happy? Work and Wellbeing in the "Gig Economy" - Oxford University*

# IV. Agressie & menselijke drama's




The New York Times

## *Uber Driver's Death Marks Seventh For-Hire Driver Suicide Within a Year*




A vigil for Fausto Luna outside the 175th Street and Fort Washington Avenue subway station on Sunday. Mr. Luna died on Sept. 26 after jumping in front of a train there. Demetrius Freeman for The New York Times

By Tyler Pager and Emily Palmer

Oct. 7, 2018

As ride-sharing vehicles have upended the taxi market in New York, taxi drivers have been hit with increasing debt despite working longer shifts, leading to incredible stress and depression for some.

But those financial hardships are not limited to cabdrivers. Uber and other ride-hail drivers have also complained about low pay and unending competition as more people sign up to drive.

# IV. Agressie & menselijke drama's

**ZAVENTEM** Tankstation decor van schermutselingen taxichauffeurs

**Het Esso-tankstation en het aanpalende winkeltje aan de uitrit van de luchthaven van Zaventem zijn de laatste maanden het decor van een kleine taxioorlog.**

Chauffeurs van erkende taxifirma's pikken het niet dat bestuurders van Uber er wachten op een telefoontje van een klant. Vorige week vrijdag kwam het tot een protestactie, eerder waren er al schermutselingen.

Enkele tientallen taxibestuurders blokkeerden vorige week vrijdag een hele ochtend lang de toegang tot het Esso-tankstation net voor de rotonde onder de A201. Daarmee uitten ze hun ongenoegen over het feit dat Uber-chauffeurs er wachten op telefoontjes van klanten. Broodroof, vinden de bestuurders van de erkende taxifirma's. Na hun actie trokken ze naar het gemeentehuis van Zaventem, waar ze van burgemeester Ingrid Holemans (Open Vld) te horen kregen dat ze met hun problemen bij de hogere overheden en de luchthavenpolitie terecht moeten.

Die protestactie was echter geen alleenstaand feit, want de voorbije maanden werd het al meermaals heet op de parking naast het tankstation, waar ook het winkeltje La Croissanterie gevestigd is. Zo kwam het al verschillende keren tot hevige discussies tussen taxichauffeurs. Het bleef voornamelijk bij wat duw- en trekwerk, al zou iemand enkele weken geleden wel een mes getrokken hebben.

Uiteindelijk ontaardde de situatie niet, maar het is duidelijk dat de zenuwen er strak gespannen staan.

De uitbaters van het winkeltje naast het tankstation wilden niet reageren, maar hopen wel dat er snel een oplossing voor het probleem komt.

*(RDK)*




**Dit tankstation is al enkele maanden het decor van een kleine taxioorlog.** Foto Lukas

# New York grijpt in

The New York Times

## *Uber Hit With Cap as New York City Takes Lead in Crackdown*



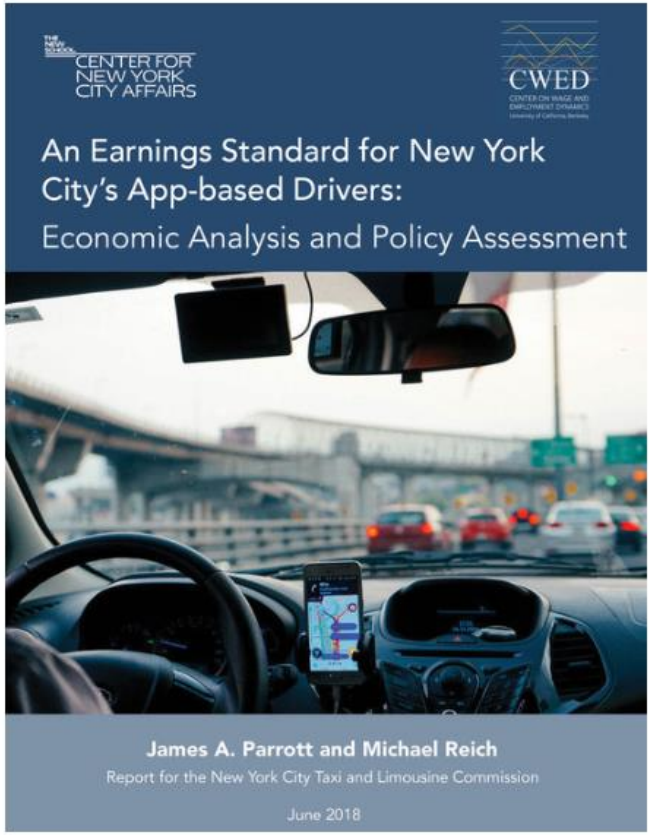

Drivers of for-hire vehicles on Wednesday demonstrated in support of a cap on ride-hail vehicles outside City Hall. Rick Loomis for The New York Times

By Emma G. Fitzsimmons

Aug. 8, 2018

New York became the first major American city on Wednesday to halt new vehicle licenses for ride-hail services, dealing a significant setback to Uber in its largest market in the United States.

The legislation passed overwhelmingly by the City Council will cap the number of for-hire vehicles for a year while the city studies the booming industry. The bills also allow New York to set a minimum pay rate for drivers.




MIT Technology Review

Business Impact

## New York's new wage law for Uber drivers is a lesson for cities around the world

Alex Rosenblat rode along with Uber drivers for 5,000 miles. We talked with her about the huge impact the law could have.

by Erin Winick December 13, 2018

# Londen grijpt in

## Sadiq Khan wants to restrict number of Uber drivers in London

**London mayor says cap on new licences would mean less congestion**






**Proposal 77**
The Mayor, through TfL, will seek:

a) Powers to limit the overall number of private hire vehicles licensed for use in London so as to manage their contribution to overall congestion, particularly in central London.

b) Powers to introduce a requirement to ensure that taxi and private hire journeys by TfL-licensed drivers must either start or end in the Greater London area.

# Amsterdam grijpt in

Het Parool
Vrij, Onverveerd

HOME AMSTERDAM OPINIE STADSGIDS

## Gaat politiek ook Uber aanpakken?




© ANP

De vrije rol van Uber op de streng gereguleerde taximarkt is steeds moeilijker vol te houden. Hoe het bedrijf kan worden aangepakt is nog een hele puzzel, maar de politieke wil is er nu wel.

DOOR: RUBEN KOOPS 10 AUGUSTUS 2018, 12:16

Menu nrc.nl abonneer

## Het stormt op de taximarkt. Alweer

**Taxi's in Amsterdam**

Met Uber erbij, chagrijnige taxichauffeurs en ontevreden passagiers is het op zijn zachtst gezegd onrustig op de Amsterdamse taximarkt. Amsterdam wil snel nieuw beleid. Het huidige heeft niet gewerkt.

Rens Lieman 1 juni 2018

**In het nieuwe coalitieakkoord staat een paragraaf over het taxivervoer:**

„Amsterdam gaat een prioriteit maken van het verbeteren van de taximarkt. We willen versneld elektrisch vervoer invoeren en volledig uitstootvrij zijn in 2025. De handhaving moet verbeteren met een duidelijk handhavingskader, zodat er minder willekeur wordt ervaren. Nieuwe technologische ontwikkelingen maken het noodzakelijk dat er, samen met het rijk, wordt gewerkt aan heldere regels rondom de opstapmarkt en de belmarkt, zodat er ook volumebeleid kan worden gevoerd."

# D. Onze concrete voorstellen

# 1. Voer verplicht minimumtarief en minimuminkomen in

## Waarom?

- Om de markt in te palmen, werkt Uber al jaren met **bodemprijzen**. Het dekt het verlies op elke rit (gemiddeld 40% van de prijs)
- Vlaamse KMO's kunnen hier nooit tegen opboksen, zeker niet met **loontrekkenden** (loon = 60% werkingskost)
- Indien de **exponentiële toename** van het aantal taxi's niet gepaard gaat met een even grote toename van de vraag, zal dit zorgen voor
  - Onrendabele prijszetting
  - Verslechtering arbeidsomstandigheden
  - Oplopende spanningen tussen chauffeurs

## Hoe?

- **Art. 19 aanpassen**:
  - *§2. De Vlaamse Regering ~~kan~~ legt minimumtarieven vast~~leggen~~ voor de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer, die kunnen verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi.*
- Artikel toevoegen dat **tussenpersonen verplicht een minimuminkomen uit te betalen aan straattaxi's** (op basis van een rentabiliteitsstudie)

# 2. Voorkom mobiliteitschaos en negatieve impact op milieu

## Waarom?

De **exponentiële groei en vrije circulatie van de straattaxi** zal mobiliteit en milieu niet ten goede komen

- Individuele ritten zullen toenemen ten koste van **openbaar vervoer**
- **Verkeerscongestie** in centrumsteden zal stijgen

## Hoe?

- **Een verbod op het zonder bestelling leeg rondrijden van straattaxi's**, behalve als men terugkeert naar thuisbasis of naar de volgende ontvangen bestelling (+ enkele specifieke uitzonderingen)
- **Aantal straattaxi's - Overgangsbepaling toevoegen:**

  ***"In de aanvangsfase wordt het totaal aantal voertuigen die ingezet worden voor diensten van individueel bezoldigd personenvervoer in Vlaanderen geplafonneerd op 1 voertuig per 1.000 inwoners (aangepaste voertuigen voor rolstoelvervoer en OV-taxi's niet meegerekend).***

  ***Na een gunstige evaluatie kan de Regering dit 2 jaar na inwerkingtreden van het decreet verder opentrekken, of deze limiet mogelijks volledig laten verdwijnen om tot een onbeperkt aantal te komen."***

# 3. Bescherm chauffeur & klant

## Waarom?

Aangezien chauffeurs het verlies aan inkomen zullen willen compenseren door **langere werkuren**, verhoogt het risico op oververmoeidheid en ongevallen (cfr. Nederland en Engeland)

## Hoe?

Voer een **maximum aantal achtereenvolgende werkuren in en verplichte rustpauzes** (naar analogie met transportsector)

# 4. Verzeker implementatie & controle standplaatsperimeter

## Waarom?

- Met de voorgestelde regelgeving, en in mobiele digitale tijden, zal het **zeer moeilijk zijn om de perimeter rond standplaatsen effectief voor te behouden** aan standplaatstaxi's
- Straattaxi's zullen in de buurt van de perimeters blijven **circuleren en klanten ronselen** (cfr. Nederland, Zaventem)
- Leeg terugrijden wordt vervangen door **leeg rondrijden op zoek naar de juiste klant** (die terugkeert naar uitvalsbasis) en/of een klant aanvaarden die weer naar een andere regio wil
- **De verplichtingen van standplaatstaxi's zullen niet opwegen tegen de nadelen**

## Hoe?

- **Een verbod op het zonder bestelling leeg rondrijden van straattaxi's**, behalve als men terugkeert naar thuisbasis (specifieke uitzonderingen mogelijk)
- De taxi's die besteld worden via **handopsteking** onderbrengen in de categorie standplaatstaxi

# 5. Leg een aantal minimale verplichtingen op aan de deelplatformen (zgn. tussenpersonen)

## Waarom?

- In de praktijk wil een deelplatform de rol van exploitant uitoefenen, zonder de verplichtingen ervan
- Deelplatformen hebben in het verleden aangetoond dat
  - Ze het niet al te nauw nemen met de regelgeving
  - Ze hun verantwoordelijkheden trachten af te schuiven op de chauffeurs
- Het ontwerpdecreet bevestigt impliciet dat het deelplatform slechts een 'tussenpersoon' is dat enkel een informatierol heeft t.a.v. de overheid m.b.t. de activiteiten van de exploitant en zich niet hoeft te schikken naar eventuele arbeidsrechtelijke en fiscale verplichtingen
- De Vlaamse overheid moet voldoende middelen hebben om er zich van te verzekeren dat de deelplatformen **conform de wetgeving** opereren
- Men moet **een monopoliesituatie kunnen vermijden**

## Hoe?

- Voer **een verplichte en intrekbare vergunning in voor tussenpersonen**, met een aantal voorwaarden
  - Maatschappelijke zetel op Belgisch grondgebied
  - Zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en financiële draagkracht
  - Jaarlijks bezorgen van alle gegevens met betrekking tot de via haar bemiddeling uitgevoerde ritten, daarin begrepen alle informatie met betrekking tot de wagens en de bestuurders
  - Jaarlijks aantonen (attesten) dat onderneming tegemoet komt aan fiscale, sociale of arbeidsrechtelijke verplichtingen
  - Te allen tijde haar medewerking verlenen met de bevoegde inspectiediensten wanneer deze fraude of problemen vermoeden bij de aangesloten bestuurders of bij de taxibemiddelingsdienst zelf.
- De Vlaamse regering moet **beperkingen** kunnen opleggen **op het aandeel van de taxivloot** dat door eenzelfde platform lokaal bemiddeld wordt

# Conclusie

- De sector is **voor de modernisering van de taxisector** en een betere integratie in het mobiliteitsbeleid. Het ontwerpdecreet draagt daar toe bij.
- We **waarschuwen echter tegen een ongebreidelde deregulering** die schadelijk is voor klant, mobiliteit & chauffeur en een volledige “ont-ankering” van de sector organiseert
- We vragen **redelijke grenzen aan de Uberisering**

# Bedankt voor uw aandacht

Commissie Mobiliteit & Openbare Werken
Vlaams Parlement – 24/01/19