



G. T. L.

GTL-2026-04-01

BRUSSEL: STANDPUNT NATIONALE GROEPING VAN TAXIONDERNEMINGEN VOOR STAATSSECRETARIS BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

De GTL wil een constructief overleg aangaan met de Brusselse regering om een economisch haalbaar kader, eerlijke concurrentie en een realistische ecologische transitie voor de sector van het bezoldigd personenvervoer te garanderen.

I. Kerncijfers van de sector

De taxisector in Brussel vertegenwoordigt ongeveer:

- 8.000 actieve chauffeurs en 3.142 taxivoertuigen met Brusselse vergunning.
- Een essentiële activiteit voor stedelijke mobiliteit, 24 uur per dag beschikbaar
- Zeer lage marges, voor een groot deel sinds de verandering van de wetgeving in 2022.

II. Vertegenwoordiging van de GTL

GTL is de nationale representatieve organisatie van de taxisector en van het bezoldigd wegvervoer met voertuigen tot 9 zitplaatsen.

Zij vertegenwoordigt verschillende exploitatievormen: zelfstandigen, bedrijven met chauffeurs in loondienst en exploitanten (waarvan sommigen via tussenpersonen werken).

GTL op federaal niveau:

- Vertegenwoordigt de werkgevers in het Paritair Comité voor het vervoer en de logistiek en in het Subcomité voor de taxidiensten
- Vertegenwoordigt de kmo's in de Hoge Raad voor Zelfstandigen en Kmo's
- Helpt mee aan fraudebestrijding samen met de bevoegde FOD's en de SIOD.
- Zorgt voor het beheer van het Sociaal Fonds en het Fonds voor bestaanszekerheid voor de Tweede Pensioenpijler van de taxisector

III. Institutionele rol in Brussel

De GTL zetelt in de Gewestelijke Mobiliteits Commissie (GMC) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als afgevaardigde van het Gewestelijk Taxi-adviescomité. Ze zetelt ook in het Brussels Gewestelijk Taxi-Adviescomité.

IV. Prioritaire eisen van de GTL

4.1 Herstel van eerlijke concurrentie en leefbaarheid taxisector

De GTL vraagt om een verhoging van het minimumtarief voor taxiritten via platformen/tussenpersonen om een einde te maken aan oneerlijke concurrentie en bescherming van het beroep van de taxichauffeurs.

Analyse van het tariefprobleem

Het huidige tariefkader zorgt voor een grote scheefgroei tussen standplaats- en straattaxi's (die via platforms werken).

Het minimumtarief van 1,50 €/km voor platformtaxi's fungeert nu als de marktprijs, waardoor in de hele sector de prijzen naar beneden worden getrokken.

Bovendien is de voorgeschreven jaarlijkse indexering van de minimum- en maximumtarief niet toegepast, terwijl de kosten (brandstof, lonen) sterk stijgen.

Het economische model is verzwakt:

- loonkosten ≈ 70 % van de exploitatiekosten van de bedrijven (met chauffeurs in loondienst)
- rendabiliteitsdrempel ≈ 350 €/dag gemiddelde opbrengst per chauffeur
- hoge platformcommissies
- voortdurende stijging van de kosten

Prioritaire verzoeken

- 1) **Verhoging van het minimumtarief van de platforms.** Het huidige tarief is ontoereikend en leidt tot oneerlijke concurrentie.
- 2) **Onmiddellijke toepassing van de indexering.** De indexering waarin het besluit van 2022 voorziet, moet onverwijld worden toegepast.
- 3) **Herziening van het tariefmodel.** Het huidige systeem leidt tot neerwaartse druk die onverenigbaar is met de levensvatbaarheid van de sector.
- 4) **Regulering van het aanbod.** Het aantal voertuigen moet worden beperkt om een verdere verslechtering van de inkomsten te voorkomen.

4.2 Realistische ecologische transitie

De GTL steunt de klimaatdoelstellingen, maar dringt aan op een geleidelijke transitie die verenigbaar is met de economische en operationele beperkingen.

Verplichte aankoop emissievrije taxi's vanaf 1 januari 2027:

1) Taxi's voor personen met beperkte mobiliteit

De uitzondering voor taxi's voor personen met beperkte mobiliteit, zoals vastgelegd in het besluit, moet in de verordening opnieuw worden opgenomen. Deze is "vergeten" in de wetsteksten van december 2024, die tot doel hadden deze datum uit te stellen tot 2027.

2) Vervangings- en reservevoertuigen

Reservevoertuigen en gehuurde vervangwagens op brandstof moeten een uitzondering krijgen om na 2027 te kunnen blijven rijden als ze vóór die datum werden ingeschreven. Zonder deze uitzondering zou elke pech of elk ongeval de exploitatie onmogelijk maken vanaf 2027.

3) Laadpalen

- Het huidige netwerk van publieke snellaadpunten zal ontoereikend zijn. In de taxisector heeft men lange werkdagen, vaak wordt gewerkt in dubbele ploegen.
- In een stedelijke context wonen duizenden taxichauffeurs in appartementen waar ze niet beschikken over laadinfrastructuur om hun accu 's nachts op te laden. Het opladen moet dus grotendeels via de openbare laadinfrastructuur gebeuren.
- De capaciteit van het netwerk en de prijsstabiliteit zijn vereisten die momenteel niet gewaarborgd zijn.

4.3 Technische keuring van voertuigen

De GTL **vraagt om de aanpassing** van de regels aan de minimumeisen van de **Europese richtlijn** en aan wat momenteel wordt toegepast in de buurlanden (**Nederland, Frankrijk, ...**) en binnenkort ook in **Vlaanderen**:

- **Eerste** verplichte **technische keuring een jaar na de eerste ingebruikname als taxi** (liefst ook met een afschaffing van de overbodige technische keuring van een nieuw voertuig waarvoor een vergunning aangevraagd wordt)
- **Daarna elk jaar** (en niet zesmaandelijks).

4.4 Administratieve efficiëntie

De GTL vraagt om een aanzienlijke versnelling van de administratieve procedures om de continuïteit van de exploitatie te garanderen.

4.5 Toegang tot de publieke ruimte

Het behoud van taxistandplaatsen en de toegang tot de standplaatsen zijn onontbeerlijk.

4.6 Imago van de sector

De GTL vraagt om de hervatting van publieke campagnes ter bevordering van het imago van de taxi's.

V. Innovatie en platforms

De GTL is betrokken bij de werkzaamheden met betrekking tot autonome voertuigen (met taxivergunning indien het om betaald vervoer gaat!) en bij de Europese richtlijn inzake platformwerk (en de omzetting daarvan in Belgisch recht, in samenwerking met de UCM en de UNIZO) om een evenwichtig kader te waarborgen.

VI. 6. Conclusie

De GTL roept op tot een gestructureerde dialoog met de regering om concrete en dringende maatregelen te nemen die de duurzaamheid van de sector waarborgen.