

Toespraak

**van de voorzitter van de IRU, werkgroep
“Taxi’s en huurwagens met bestuurder”**

Hubert Andela

**op de Europese Taxibeurs op 8 november
2008**

**ter gelegenheid van de slotbekendmaking op
het taxiforum 2008 van de IRU in
samenwerking met de BZP**

**onder embargo tot: 8 november 2008
16.00 uur**

Op het gesproken woord komt het aan.

De branchepolitieke situatie van de taxi- en autoverhuurbranche in Europa en in de wereld

- Wij als taxibranche werken binnen de Internationale Wegverkeersunie (IRU) in de werkgroep „Taxi's en huurwagens met bestuurder“ samen. Hoewel er slechts weinig internationale wetgeving voor onze branche is, is het zeer belangrijk dit internationale platform te hebben.

Wij wisselen overzichten en nieuws over de markt uit, wij ontvangen van het IRU-secretariaat informatie over nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de wetgeving, - vooral EU-wetgeving – wij wisselen eveneens beste ervaringen uit en ontwikkelen initiatieven, om deze onder onze leden te verspreiden en hun bij hun werk en belangenbehartiging in hun eigen lidstaat te helpen.

- De globale trend in de richting van de liberalisering en deregulering van de markt

Wereldwijd gaat de trend in de richting van liberalisering van de markt. Of zou ik in de verleden tijd moeten zeggen: is hij gegaan en is deze ontwikkeling zwakker of zelfs voorbij? Ik weet niet, hoe de financiële crisis de politieke opvattingen met betrekking tot hoe een markt zou moeten functioneren en de vraag, of regeringen een grotere of kleinere rol zouden moeten spelen, zal beïnvloeden. Ik vermoed echter, dat openbare dienstverleningsmarkten voorlopig niet verder geliberaliseerd worden, maar zoals men al in de actuele bankenpolitiek van de EU en van de lidstaten ziet, weer gereguleerder worden. Of dat ook voor de regulering van de markt voor taxi's zal gelden, durf ik niet te voorspellen, omdat enkele lidstaten uit het Scandinavisch gebied helemaal niet zo ontevreden zijn met de liberalisering. Waarbij liberalisering daar weliswaar bevrijding van staatstoezicht bij tarieven en concessies betekent, anderzijds dit echter vanwege de juridisch zeer sterke positie van de taxicentrales zeer wel voor de afzonderlijke onderneming een zeer streng toezicht bij de kwaliteit van de dienstverlening en de vakkundigheid betekent. Deze liberalisering is in dit opzicht slechts een verplaatste regulering. En indien, zoals hier in Duitsland, het kartel- en concurrentierecht deze verplaatsing niet toelaat, kan ongebreidelde liberalisering het einde van de kwaliteit van de dienstverlening van de taxibranche betekenen.

Een zeer belangrijk argument in de politieke discussie over de mogelijke liberalisering van de taximarkt is, dat de gevolgen anders zijn dan die de politici verwachten: er kunnen namelijk hogere prijzen en minder service alsmede geringere kwaliteit ontstaan. Op de één of andere manier heeft een taximarkt regulering nodig. In eigenlijk alle landen, waarin deregulering was, is men nog steeds ermee bezig, een nieuwe, definitieve politiek te vinden.

Misschien heeft men dit nieuwe evenwicht in enkele steden in de USA en in Zweden alsmede Nieuw-Zeeland weer gevonden. Er is vooral een duidelijke behoefte aan veeleisende regels met betrekking tot de toegang tot het beroep. Initiatieven uit de taxibranche kunnen daarbij helpen, een pakket aan regels vast te leggen, die kwaliteit van de service garandeert. Vrijwillige kwaliteitsprogramma's kunnen nuttig zijn, maar zullen ondernemingen met slechte bedoelingen er niet van weerhouden, zich in de lagere prijs- en aanbodklasse te vestigen.

In Nederland heeft de deregulering van de taximarkt de vorm van een volledige opheffing van de lokale en regionale capaciteitsbepalingen en een centralisering van alle regelgeving op nationaal niveau aangenomen. Het is niet verrassend, dat wij nu moeten vaststellen, dat men lokale invloed en lokale wetgevende macht ten aanzien van de kwaliteit van de taxi nodig heeft. Taxi's zijn een lokale aangelegenheid en hebben een lokaal controlesysteem nodig. Een nationaal en centraal controlesysteem functioneert niet. Wat wij eveneens ervaren hebben is, dat een regeringsorgaan beslechten, maar nog niet illegale service aan een klant bestraffen kan. Wanneer een zelfstandige bestuurder het werk helemaal alleen doet en niet bij een bemiddelingscentrale aangesloten is, weet een klant nog niet eens, waar een klacht ingediend kan worden. Uiteindelijk verliezen wij deze klant. Zij nemen slechts dan een taxi, wanneer zij het echt nodig hebben. De economiewetenschappers hebben ons het woord „reputatiemechanisme“ geleerd. Dat betekent, dat het verlangen naar een hoog aanzien daartoe leidt, dat de aanbieder ook zonder dwang van de staat de kwaliteit van zijn dienstverlening hoog houdt. Het is uit de ervaringen van Nederland duidelijk geworden, dat een vorm van het reputatiemechanisme in een vrije markt noodzakelijk is, dat echter ook slechts bij een groot begrip bij alle deelnemers aan de markt, dat betekent bij onze branche: Ondernemers en bestuurders, functioneren kan. Zover zijn wij in Nederland op dit moment helaas niet en zoals ik uit de berichten van mijn Duitse collega's weet, ook niet hier bij u in Duitsland.

- Actuele initiatieven van de georganiseerde taxibranche in Europa ter verbetering van het imago en de kwaliteit van de service:
 - Wij brengen bij de overheid de eis naar voren, een algemeen verplicht gebruik van de autogordel – ook voor de bestuurders – in te voeren.
 - Wij hebben in het kader van de IRU-taxigroep richtlijnen voor taxi-ondernemers en –bestuurders ter verbetering van de toegankelijkheid van taxidiensten voor mensen met handicaps opgesteld. Met deze richtlijnen hopen wij nieuwe wetgevingsbepalingen op dit gebied te voorkomen.

- Eveneens hebben wij veiligheidsaanwijzingen voor ondernemers/ bestuurders samengesteld, die in heel Europa zeer goed ontvangen zijn.
- Toekomstige uitdagingen voor de taxibranche:
 - Wij eisen een rechtvaardige behandeling van taxi's, wanneer het om de invoering van emissie-arme zones in steden of andere systemen voor het heffen van bijdragen voor de straat gaat. De regeringen moeten erkennen en aanvaarden, dat een intensiever gebruik van taxi's daarbij helpen kan, het bezit van personenauto's in dichtbevolkte stedelijke gebieden te reduceren.
 - Wij bevorderen de uitwisseling van know-how en beste ervaringen, zodat wij technologische ontwikkelingen aankunnen en grotere markten voor toeleveringsbedrijven kunnen creëren. Ook ter betere vervulling van de wetgeving betreffende uitdagingen op nationaal niveau. Een zeer belangrijk en actueel voorbeeld is de invoering van het verplichte on-board registreren van gegevens in Nederland en onze samenwerking met België op dit gebied. Wanneer het om de verplichting van de overheid tot zulke apparatuur gaat, in Duitsland is sprake van kasregister-taximeters, moet naar onze ideeën het volgende gegarandeerd worden:
 1. Er zou geen specifieke apparatuur en geen specifieke software voorgeschreven moeten worden. Anders bestaat het gevaar, dat dan, wanneer de wettekst net droog is, de ondernemer al verouderd gereedschap in de taxi heeft. De staat mag alleen functionele specificaties voorschrijven en zou het aan de ondernemer moeten overlaten, hoe hij de eisen in praktijk brengt.
 2. Vóór invoering van een dergelijke regeling zou ook een nieuw controle- en bestraffingsbeleid vastgelegd moeten zijn. Wij hebben vastgesteld, dat de handhavingsinstanties bij een nieuwe regeling teveel details voorgeschreven krijgen, wat ook van de ambtenaren te veel vergt. Het moet vooraf duidelijk zijn, dat niet iedere, nog zo kleine fout aan de kant van de taxiondernemers of taxibestuurders meteen tot een geldboete leidt.
 3. Bovendien is het zeer belangrijk, dat de ondernemingen of hun investeringen gesubsidieerd krijgen of echter in ieder geval in een lange overgangperiode wordt voorzien.
 - Terug naar onze fundamentele opvattingen voor de toekomst van de taxibranche: Taxi's zijn een lokale aangelegenheid, dus willen wij geen of slechts weinig EU-verordeningen voor taxi's.

- Meer taxi's horen in de openbare/ collectieve transportketen. Taxi's kunnen openbaar vervoer in gebieden met lage bevolkingsdichtheid veel efficiënter doorvoeren dan het standaardbussen van het openbaar vervoer kunnen, weliswaar buiten de spitsuren.
- Nieuwe technologieën – bijvoorbeeld positiebepalingssystemen – hebben positieve gevolgen voor taxi's.
 - Positiebepaling en automatische of on-line bestelling zullen een prikkel voor openbaar vervoer op vraag teweegbrengen en op deze wijze de taximarkt vergroten.
 - Mogelijkerwijze zullen wij in de komende tijd ondernemingen zien, die een veel groter palet aan diensten voor de passagiers bij hun dagelijkse ritten vervullen. Een voorbeeld: U als potentiële passagier stelt uw afsprakenplanning via de onderneming on-line samen en het biedt u daarvoor een deur-tot-deur-service met taxi's, treinen en vliegtuigen aan.

U ziet, dat veel van uw problemen ook de belangrijkste problemen van de collega's in de andere landen zijn. Weest u ervan verzekerd, dat de IRU-Taxi afdeling als de BZP voor Europa en de wereld ook uw belangen behartigt.

Ik dank u voor uw aandacht!