

Internationale vergelijking taxiregulering en Uber

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Sytze Rienstra
Peter Bakker
Johan Visser

Maart 2015

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenM weer te geven.

Inhoud

Samenvatting en conclusies 4

1 Inleiding 6

- 1.1 Aanleiding 6
- 1.2 Aanpak 7
- 1.3 Leeswijzer 7

2 Het reguleren van de taximarkt 8

- 2.1 Waarom reguleren? 8
- 2.2 Taxi: Nederland versus het buitenland 9

3 Internationale vergelijking wet- en regelgeving 12

- 3.1 Nationale versus lokale/regionale regulering 12
- 3.2 *Taxi versus huurauto met chauffeur* 13
- 3.3 De vergunning voor de chauffeur 14
- 3.4 Voorwaarden aan de auto 16
- 3.5 Voorwaarden aan de taxi-onderneming 17

4 Uber 19

- 4.1 Uber in Nederland 19
- 4.2 Internationale vergelijking 19
- 4.3 UberPOP: taxidienst of onderdeel 'deeleconomie'? 21

Literatuurlijst 24

Bijlage A België 26

Bijlage B Brazilië 29

Bijlage C Duitsland 31

Bijlage D Frankrijk 35

Bijlage E Spanje 38

Bijlage F Verenigd Koninkrijk 40

Bijlage G Uber in overige landen 42

Colofon 44

Samenvatting en conclusies

Aanleiding

In 2014 is onderzoek uitgevoerd voor een tussentijdse evaluatie van de per 2011 gewijzigde taxiregulering in de Wet Personenvervoer 2000. In de loop van dit onderzoek kwam de introductie van Uber op de taximarkt hierbij als een steeds belangrijker aandachtspunt naar voren. Met name UberPOP – de dienst die via een smartphone-app klanten koppelt aan particuliere chauffeurs (met eigen auto's) – roept veel discussie op.

In het kader hiervan heeft het Directoraat Generaal Bereikbaarheid (DGB) aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd een internationale vergelijking uit te voeren van de regulering van de taximarkt en de wijze waarop in diverse landen omgegaan wordt met de komst van Uber, en dan vooral UberPOP.

Kenmerken Nederlandse taximarkt

Bij een internationale vergelijking van de taxiregulering zijn er voor Nederland een aantal kenmerkende punten, in vergelijking met de meeste buitenlandse landen:

- Een aantal aspecten als de maximumtarieven en (de afwezigheid van) capaciteitsregulering zijn in Nederland op nationaal niveau geregeld.
- In diverse landen wordt er een veel strikter onderscheid gemaakt tussen de afzonderlijke marktsegmenten *taxi* en de zogeheten *huurauto's met chauffeur* dan in Nederland.
- Ook wordt er in ons land veel meer gebruik gemaakt van het telefonisch bestellen van taxi's dan in diverse buitenlandse landen, waar een belangrijk deel van de ritten via 'aanhouden op straat' verloopt. Het telefonisch bestellen van een taxi valt in diverse landen onder het segment 'huurauto met chauffeur'. Het in Nederlandse grote steden bekende fenomeen van taxicentrale als intermediair tussen de taxivervoerder en taxiklant in, is in diverse buitenlandse landen nog onbekend.

De achtergrond van de eerste twee punten is dat de Nederlandse regulering een zo effectief mogelijke inzet van auto's en chauffeurs wil faciliteren, zodat productiemiddelen daar en dan kunnen worden ingezet waar ze het best benut kunnen worden, ongehinderd door regels die grenzen tussen deelmarkten afbakenen. Het derde punt lijkt vooral een historisch gegroeide cultuur te zijn.

Uber in het buitenland

Ten aanzien van Uber ontstaat het volgende beeld:

- Diensten als UberBlack (die rijdt met gecertificeerde chauffeurs en bedrijfsauto's) worden in veel landen geaccepteerd. In diverse landen valt deze dienst in de categorie 'huurauto met chauffeur', die veelal minder gereguleerd is dan de taximarkt. Specifieke discussies worden in sommige landen gevoerd of de Uber-app de taximeter mag vervangen, en of de door Uber gehanteerde tarieven en de wijze van berekenen en publiceren ervan voldoen aan de gestelde eisen op het gebied van taxitarieven en de publicatie daarvan. De tarieven van Uber zijn flexibel, terwijl die voor taxi's gereguleerd zijn (vast of maximumtarief), en bij huurauto's met chauffeur

(en het contractvervoer in Nederland) over het algemeen vooraf vast moeten staan.

- De Uber-app past in de Nederlandse wijze van een taxi bestellen via een intermediaire centrale (vroeger meestal telefonisch) en is in die zin een minder grote innovatie dan in sommige andere landen. Daarbij is wel nieuw dat Uber voor het hele land, en zelfs internationaal, met één loket (de app) werkt.
- UberPOP wordt in alle onderzochte landen door de taxiregulator niet als onderdeel van 'de deeleconomie' gezien, maar als een taxi- of huurauto-met-chauffeur dienst. In geen van de landen is de dienst vooralsnog geaccepteerd, omdat die niet aan de voorwaarden voldoet (eisen aan de auto, eisen aan chauffeurs, soms eisen aan de onderneming). In sommige landen richt de handhaving zich daarbij, net als in Nederland, op het weren van niet-gekwalficeerde chauffeurs en auto's. In enkele landen richt de handhaving zich daarnaast (ook) op de app en Uber zelf, als aanbieder van niet toegestane dienstverlening. Dat laatste is in Nederland niet het geval, omdat de Nederlandse taxiwetgeving geen bepalingen kent omtrent intermedierende organisaties tussen taxivraag en -aanbod, zoals de taxicentrales in de grote steden of Uber.
- Uber stelt met UberPOP bij te dragen aan innovatie in de deeleconomie door een efficiënter gebruik van onderbenutte middelen (auto's). De app van Uber kent een systeem dat beoordelingen door consumenten weergeeft van gemaakte ritten en de desbetreffende chauffeur. Wanneer dit goed functioneert, kan dat bijdragen aan de werking van het mechanisme dat een reputatie van goede kwaliteit voor ondernemers leidt tot meer klandizie, en een slechte kwaliteit tot minder klandizie. Voor wat betreft Uber POP zijn er discussies rond arbeidsomstandigheden, veiligheid en privacy. Zoals bij alle innovaties is het van belang te analyseren of de regulering hierdoor nog optimaal is.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2014 is onderzoek uitgevoerd voor een tussentijdse evaluatie van de per 2011 gewijzigde taxiregeling in de Wet Personenvervoer 2000. In de loop van dit onderzoek kwam de introductie van Uber op de taximarkt hierbij als een steeds belangrijker aandachtspunt naar voren.

Uber in Nederland

Uber is in 2012 opgericht in de San Francisco (Silicon Valley) en heeft zich snel uitgebreid: volgens de eigen website nu in 53 landen. In Nederland worden er drie diensten aangeboden in de vier grote steden:

1. **UberBlack:** chauffeurs en klanten vinden elkaar via de app. De diensten worden verzorgd door chauffeurs die voldoen aan de wettelijke vereisten. Ze kiezen zelf wanneer ze willen werken door in te loggen op de app. Betaling vindt ook plaats via de app, Uber krijgt 20% van de ritprijs, de rest is voor de chauffeur.
2. **UberLux:** hiervoor geldt hetzelfde. De auto's zijn luxer en de tarieven hoger.
3. **UberPOP:** ook hierbij vinden klant en chauffeurs elkaar via de app. Er worden particuliere chauffeurs ingezet die betaald worden voor hun diensten. De chauffeurs voldoen niet aan de wettelijke vereisten. De voorwaarden aan de gebruikte auto's zijn ook lager, de dienst is daarmee minder luxe dan UberBlack. De tarieven die men rekent zijn fors lager dan die van reguliere taxiritten.

Uber propageert UberPOP overigens niet als taxidienst, maar als onderdeel van de zogeheten 'deeleconomie'.

In het kader hiervan heeft het Directoraat Generaal Bereikbaarheid (DGB) aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd een internationale vergelijking uit te voeren van de regulering van de taximarkt in een aantal landen en de wijze waarop in diverse landen omgegaan wordt met de komst van Uber en dan met name de dienst UberPOP.

In overleg met de opdrachtgever zijn in de vergelijking een aantal landen in de directe omgeving van Nederland opgenomen, alsook een aantal landen wat verder weg, waarover bij de start van dit onderzoek nieuwsberichten omtrent Uber verschenen:

1. België
2. Duitsland
3. Frankrijk
4. Spanje
5. Verenigd Koninkrijk (VK)
6. Brazilië

In aanvulling daarop is op meer quick scan wijze geanalyseerd hoe er in andere EU landen en in de Verenigde Staten omgegaan wordt met Uber en vergelijkbare diensten.

1.2 Aanpak

De vergelijking is in relatief korte tijd uitgevoerd op basis van beschikbare informatie bij het KiM, het ministerie en via desk research op internet. Daarnaast is voor Duitsland en Frankrijk aanvullende informatie opgevraagd bij verkeersattachés bij ambassades. Voor Tsjechië is specifiek voor Uber aanvullende informatie gevraagd bij het kennisinstituut op het gebied van verkeer en vervoer CDV¹, dat een lokale taxi-expert in dienst heeft.

Het betreft in veel gevallen fragmentarische informatie, die zo goed mogelijk op juistheid (meerdere bronnen) gecontroleerd is. Voor sommige landen is meer gedetailleerde en up to date informatie gevonden (België, Duitsland, Frankrijk, VK) dan voor andere landen (Brazilië, Spanje).

Bij de analyse van Uber is van belang dat de discussies met name rond UberPOP zeer recent zijn. Hierbij is het volgende van belang:

- De informatie betreft meestal vrij korte nieuwsartikelen op internet. Soms is het daarom lastig de precieze redenering of stand van zaken te achterhalen. Zo schrijven veel artikelen over 'Uber' als een verbod of rechtszaak alleen over de dienst UberPOP gaat (waar het meeste discussie over is – zie Hoofdstuk 3). Door meerdere artikelen te vergelijken en te checken is dit zo goed mogelijk ondervangen.
- In vrijwel alle landen lopen juridische procedures en wordt soms regelgeving aangepast naar aanleiding van de introductie van Uberdiensten. Ook reageert Uber met wijzigingen op basis hiervan. Dit betekent dat de situatie snel verandert en de gegeven informatie achterhaald kan zijn.

1.3 Leeswijzer

De belangrijkste bevindingen zijn aan het begin van dit rapport samengevat. Hoofdstuk 2 geeft aan wat redenen zijn om de taximarkt te reguleren en vat vervolgens kenmerken van de Nederlandse taximarkt samen.

Hoofdstuk 3 geeft een algemeen overzicht van de regelgeving in de vergeleken landen.

Hoofdstuk 4 gaat specifiek in op de situatie rond Uber.

In de bijlagen wordt de regelgeving en situatie rond Uber in meer detail uitgewerkt.

¹ Centrum Dopravniho Vyzkumu

2 Het reguleren van de taximarkt

2.1 Waarom reguleren?

Als een markt 'perfect' functioneert is regulering in beginsel niet nodig. Aanbieders kunnen dan vrij toetreden, en consumenten hebben volledige informatie over kwaliteit en prijzen. Er ontstaat dan 'automatisch' een evenwicht tussen vraag en aanbod; ook ontstaat er een evenwichtsprijs die economisch gezien optimaal is.

In praktijk werken markten niet 'perfect': er is altijd sprake van zogeheten 'marktfalen'. Of en in welke mate dit voordoet hangt af van specifieke kenmerken van de markt (zie bv. Teulings ea., 2003; OECD, 2007). Voorbeelden van marktfalen in de taximarkt zijn:

1. **Hoge vaste kosten (schaalvoordelen):** in de straattaximarkt heeft een aanbieder met een heel grote voertuigvloot schaalvoordelen doordat hij met veel auto's gemiddeld genomen een grote beschikbaarheid met korte aanrijdtijden zal hebben - een kwaliteit die voor de taxiconsument belangrijk is. Een partij die tot deze markt wil toetreden zal dat dan ineens met veel voertuigen moeten doen, om qua beschikbaarheid voldoende concurrerend te zijn. Een alternatief voor kleine aanbieders is om aan te sluiten bij bestaande intermediairs, zoals de taxicentrales in de grote steden, of een ander platform, zoals Uber. Ook door investeringen in telefooncentrales en marketing ontstaan schaalvoordelen. Als zich in sterke mate schaalvoordelen voordoen, is het moeilijk voor nieuwe aanbieders toe te treden. Er kan dan een monopoliepositie of kartel ontstaan, met hogere prijzen en lagere kwaliteit dan wenselijk.
2. **Onvoldoende of ongelijke informatie:** als een consument aanbieders niet kan vergelijken, kan de keuze voor een aanbieder niet goed gemaakt worden. Er zijn dan in beginsel weinig prikkels om kwaliteit te bieden of op prijs te concurreren. Bij taxi's kan dit gelden als tarieven vooraf niet duidelijk zijn, of wanneer er (in praktijk) alleen voor de voorste taxi gekozen kan worden op een standplaats. Ook kan er sprake zijn van asymmetrie in de beschikbaarheid van informatie tussen aanbieder en consument, waardoor de consument het aanbod niet goed kan beoordelen en in een afhankelijke positie komt te verkeren. In het taxivervoer geldt dit bijvoorbeeld voor reizigers die zelf geen plaatselijke wegbekendheid hebben in tegenstelling tot de chauffeur. Zo wil bijvoorbeeld de 'taxameter', waar de taxi wereldwijd naar genoemd is, voor de consument transparant maken wat de precieze tariefcomponenten (kilometers, tijd, en dus prijs) van een gereden rit zijn, zodat daarover tussen chauffeur en consument geen discussie meer kan zijn.
3. **Externe effecten:** dit betreft negatieve (overlast, emissies, veiligheid) of positieve effecten (sociaal, economisch) die niet in het vraag- en aanbodspel op de markt meegenomen worden. Bij taxi's zou dit kunnen gaan om bijvoorbeeld de beschikbaarheid van schaarse ruimte (in binnensteden), veiligheid voor chauffeurs, passagiers en medeweggebruikers, en kwaliteit van dienstverlening aan (buitenlandse) reizigers. Voor taxi geldt specifiek dat een consument ten opzichte van de chauffeur in een afhankelijke positie komt, zodra hij/zij is ingestapt.

Zoals bovengenoemde voorbeelden aangeven, zijn er redenen om de taximarkt in een bepaalde mate reguleren om aspecten van marktfalen te voorkomen. Echter, door regulering ontstaat ook 'overheidsfalen'. De bureaucratie en kosten voor ondernemers nemen toe, en er kunnen onvoorziene 'perverse' prikkels geïntroduceerd worden, waardoor ongewenste effecten optreden. Regulering is dus alleen gewenst als de voordelen opwegen tegen de nadelen. Nieuwe ontwikkelingen – zoals de komst van Uber – kunnen bovendien leiden tot een nieuwe/andere afweging.

De keuze of, en hoe, te reguleren is dus altijd een afweging tussen de voordelen van het opheffen van marktfalen en de nadelen van overheidsfalen. In alle onderzochte landen – en ook in Nederland – wordt gekozen voor het specifiek reguleren van de taximarkt. Dit betreft in theorie globaal de volgende vormen van regulering:

1. **Prijsregulering:** er wordt vaak gekozen voor het reguleren van tarieven om de nadelen van onvoldoende informatie en monopoliewinsten te compenseren.
2. **Capaciteitsregulering:** in het buitenland kiezen grote steden er vaak voor om het aantal vergunningen te beperken, om zo te voorkomen dat het verkeer in de stad verstopt raakt met een overvloed aan taxi's, om chauffeurs de gelegenheid te geven hun investering in opleiding en voertuig terug te verdienen, en vaak ook omdat ze het zo makkelijker vinden op kwaliteit te sturen.
3. **Kwaliteitsregulering:** om de veiligheid te garanderen, voldoende kwaliteit te bieden voor reizigers en bijvoorbeeld te zorgen dat iedereen toegang heeft tot taxivervoer. Daar waar er niet voor gekozen wordt kwaliteitseisen te koppelen aan een beperkt aantal vergunningen (capaciteitsregulering), kiest men vrijwel altijd voor algemene regulering op kwaliteit, in meer of minder verfijnde mate.

2.2 Taxi: Nederland versus het buitenland

Uit de vergelijking met andere landen blijkt dat de Nederlandse taximarkt en – regulering op sommige punten afwijkt van de meeste buitenlanden. Dit wordt hieronder uitgewerkt.

Eerder in Nederland veel nationale regelgeving, sinds 2011 weer meer decentraal
In 2000 is er met de Wet Personenvervoer voor gekozen het decentrale capaciteitsbeleid af te bouwen en over te stappen naar nationale kwaliteitsregulering op hoofdlijnen. Na de wetwijziging van 2011 kunnen alle gemeenten additionele kwaliteitseisen in een verordening opnemen. In de praktijk is dit nog niet gebeurd, wel bereiden diverse gemeenten verordeningen voor (Rebel, 2014). In de toekomst kan er dus, net als in het buitenland, weer meer onderling verschil tussen gemeenten optreden.

Zeven gemeenten² mogen daarnaast extra regulering invoeren, die verplicht tot aansluiting bij een zogeheten 'Toegelaten Taxi-organisatie' (TTO) voor ondernemingen of chauffeurs die in de betreffende gemeenten taxivervoer op straat aanbieden. Aan deze TTO worden door de gemeente bepaalde eisen verbonden. Dit is geïntroduceerd om het mechanisme te ondersteunen dat een reputatie van goede

² Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven, Enschede en Haarlemmermeer.

kwaliteit voor ondernemers leidt tot meer klandizie, en een van slechte kwaliteit tot minder klandizie. In de sterk gefragmenteerde straattaximarkt van de grote steden met veel 'eigen rijders' (chauffeur-ondernemers), was de trefkans van een chauffeur om dezelfde consument nog eens tegen te komen klein, waardoor dit reputatiemechanisme niet vanzelf volop werkt.

Tot op heden hebben alleen de drie grootste steden (die overigens het overgrote deel van de markt vormen) deze regelgeving ingevoerd (Rebel, 2014). Daarnaast is het vervoer vanaf Schiphol een uitzondering, waarvoor een aparte privaatrechtelijke concessie is aanbesteed.

Taxi's mogen in Nederland hun diensten in het gehele land aanbieden, dit in tegenstelling tot de buitenlanden die in de vergelijking betrokken zijn. Alleen in gemeenten waar een TTO is ingesteld en bij Schiphol geldt dit niet onverkort. Daar moet een chauffeur of ondernemer die aldaar taxivervoer op straat wil aanbieden³, eerst aangesloten zijn bij een van de door gemeente aangewezen TTO's (of de door Schiphol gecontracteerde concessiehouder), of hij nu in de gemeente zelf gevestigd is, of daarbuiten.

Dat is een belangrijk verschil met de meeste buitenlanden (zie paragraaf 2.2). In veel buitenlanden is er slechts een 'kapstok' van nationaal beleid, maar is een groot deel van de regulering, zowel voor wat betreft capaciteit, kwaliteit als tarieven een verantwoordelijkheid van decentrale overheden (deelstaten, steden, gemeenten, regio's).

Afzonderlijke regelgeving 'huurauto met chauffeur'

Een ander belangrijk verschil met diverse buitenlanden is dat er in Nederland géén verschil wordt gemaakt tussen deelmarkten voor wat betreft de meeste aspecten van de taxiregulering. Dat, terwijl in veel buitenlanden juist een scherp verschil gemaakt wordt tussen de *taxi*-markt en de markt voor *huurauto's met chauffeur* (zie paragraaf 2.3).

Definitie taxi versus 'huurauto met chauffeur'

In diverse landen wordt expliciet onderscheid gemaakt tussen taxi's en 'overige auto's die diensten aanbieden'. Taxi's mogen in alle landen klanten oppikken op straat en vanaf standplaatsen. Ook zijn ze expliciet herkenbaar (via een teken op het dak bijvoorbeeld).

Per land verschilt sterk wat de categorie 'overige auto's die diensten aanbieden' is. In sommige landen gaat het puur om beperkte dienstverlening als een luxe limousine service, in andere landen vormen deze diensten een substantiële concurrent voor reguliere taxi's doordat ze telefonisch of anderszins besteld worden (zie het volgende hoofdstuk). Ook de naamgeving verschilt. Hier hanteren we de veel gebruikte term 'huurauto met chauffeur' als verzamelnaam voor deze categorie, die vanwege de verschillen tussen de diverse buitenlanden niet precies af te bakenen is.

³ Dit geldt alleen voor het op straat (dus ook op de standplaatsen) aanbieden van taxivervoer, en niet voor telefonisch of anderszins bestelde ritten, of voor het afwickelen van ritten van buiten de gemeente naar de betreffende gemeente toe.

In de Nederlandse taxiregeling wordt er zo min mogelijk verschil gemaakt tussen deelmarkten, om ondernemers de vrijheid te geven hun voertuigen en chauffeurs zo effectief en efficiënt mogelijk in te zetten naar gelang de actuele vraag.

Wel wordt er onderscheid gemaakt tussen straattaxi- en contractvervoer. Deze laatste vorm is vrijgesteld van regels over het tarief, en de inzichtelijkheid daarvan (bijvoorbeeld de verplichting om een taximeter/boordcomputer te voeren). De deelmarkten zijn dus wettelijk niet gedefinieerd, maar de wet regelt wel welk vervoer van de tariefregels is vrijgesteld:

Wet Personenvervoer. Art 81 lid 2. Het eerste lid (- dat bepaalt dat de minister regels kan stellen over de taxitarieven en de inzichtelijkheid daarvan -) heeft geen betrekking op tarieven voor taxivervoer dat

wordt verricht ter uitvoering van een schriftelijke overeenkomst, waarbij gedurende een bij die overeenkomst vastgestelde periode meermalen taxivervoer wordt verricht tegen een in die overeenkomst vastgelegd tarief.

De markt is hierdoor veel minder gesegmenteerd dan in de meeste buitenlandse landen: taxi-ondernemers die actief taxivervoer op straat aanbieden (meestal op standplaatsen), voeren daarnaast vaak ook contractvervoer uit. Ook voeren taxi's die op straat taxivervoer aanbieden daarnaast bestelde ritten uit, bijvoorbeeld ritten die binnenkomen via telefooncentrales (zie de volgende paragraaf).

Taxicentrales en standplaatsen versus aanhouden op straat

In Nederland kennen we niet of nauwelijks de cultuur dat taxi's op straat rondrijden om zo klanten te vinden, en klanten op zoek naar een taxi langs de kant van de weg rondrijdende taxi's aanhouden. In veel grote steden in het buitenland is dat wel het geval. Nederland onderscheidt zich op dat punt van de meeste buitenlandse landen. Een taxi in Nederland bestel je telefonisch via een taxicentrale, of door naar een standplaats toe te lopen. Dit gebeurt maar zelden door een rijdende taxi op straat aan te houden, hoewel dat niet verboden is. In veel buitenlandse landen verloopt het taxiwerk in de grote steden juist voornamelijk doordat leeg rondrijdende taxi's op zoek naar klandizie op straat door de klant worden aangehouden. Taxistandplaatsen, of het bellen van een taxi komen er wel voor, maar het aanhouden op straat vervult daar vaak een voorname rol.

In diverse buitenlandse landen is dus het fenomeen 'taxicentrale' als intermediair, tussen consument en de taxivervoerder in, nog relatief onbekend. Deze rol is in de praktijk sterk vergelijkbaar met de rol die Uber nu inneemt. Daar waar de Nederlandse taxicentrales klassiek gebruik maakten van de telefoon en een centraal telefoonnummer als medium, gebruikt Uber nu een app. In diverse steden in de VS, waar taxicentrales nog niet, of minder, voorkwamen, zocht Uber entree op de taximarkt door zich op prijs te onderscheiden. Dit werd mede mogelijk gemaakt door de schaalvoordelen die een taxicentrale biedt. De innovatie die Uber in de VS introduceerde, bestond met de taxicentrale in Nederland dus al deels – zij het dat het medium verschilde. Vandaar ook dat Uber zich in Nederland in eerste instantie niet op prijs (zelfs zichtbaar duurder), maar vooral op kwaliteit onderscheidde, gebruik makend van de app, die taxiconsumenten de gelegenheid geeft daarop een openbare beoordeling (recensie) achter te laten van de uitgevoerde rit. Met UberPOP wordt nu wel de prijsconcurrentie aangegaan.

3 Internationale vergelijking wet- en regelgeving

Een uitgebreidere beschrijving van de regelgeving in de vergeleken landen is opgenomen in de bijlagen. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste aspecten vergeleken.

3.1 Nationale versus lokale/regionale regulering

In alle onderzochte landen hebben decentrale overheden veel invloed op de wijze waarop regulering geïntroduceerd wordt. Grote steden of metropolitane gebieden hebben veelal een eigen regelgeving, in meer rurale regio's is het afhankelijk van het land of de regio of gemeente de regulering verzorgt. Er is wel een groot verschil in de mate waarin de nationale overheden een algemeen kader geven.

Tabel 3.1

Mate waarin regelgeving is gedecentraliseerd per land.

Bron: KiM

België	Regulering is gedecentraliseerd naar de drie gewesten (Brussel, Vlaanderen, Wallonië). Lokale overheden vullen veel richtlijnen zelf in.
Duitsland	Er is weliswaar nationale wetgeving, maar Bundesländer hebben de vrijheid daar vanaf te wijken. Dat gebeurt in praktijk veelvuldig.
Frankrijk	Er is een nationale wetgeving. Praktische invulling binnen de gegeven kaders gebeurt door decentrale overheden.
Spanje	Er is een nationale wetgeving, onbekend is hoe strikt die is. Decentrale overheden hebben een grote mate van vrijheid.
VK	Er is een globale nationale wetgeving, maar gemeenten (in Londen de Metropoolregio) hebben een grote vrijheid bij het bepalen van regels.
Overig	<ul style="list-style-type: none"> • In Tsjechië zijn er nationale richtlijnen voor ondernemingen, een taxiregister en voorwaarden voor chauffeurs. Lokale overheden mogen maximumtarieven vaststellen en taxistandplaatsen aanwijzen (niet verplicht). • In Brazilië is geen informatie over nationale richtlijnen gevonden. Steden en regio's hebben een grote vrijheid bij het introduceren van regelgeving. • In de VS is geen federale wetgeving, de staten zijn verantwoordelijk. Deze geven bevoegdheden vaak weer door aan regio's en/of steden.

Door de decentrale uitwerking van de regelgeving is er in beginsel een groot verschil in de wijze waarop de regulering uitwerkt. Zo zijn er in Duitsland steden en regio's met een strikte regelgeving, terwijl elders sprake is van een veel meer gedereguleerde markt. In sommige steden in Duitsland, Frankrijk en het VK geldt een maximum aan het aantal vergunningen (en worden deze in praktijk vaak verhandeld – bijvoorbeeld in Parijs), in andere steden is dat niet het geval.

Hieruit volgt dat het vrijwel ondoenlijk is om aan te geven of in een bepaald land de regulering strikt is of niet. Dit verschilt namelijk per stad/regio. In de onderzochte landen oogt in praktijk de regulering in België, Brazilië, Frankrijk en Spanje het meest strikt. In Duitsland en het VK bestaan grote verschillen tussen afzonderlijke gemeenten/steden/regio's.

3.2 Taxi versus huurauto met chauffeur

Zoals in paragraaf 2.1 al is besproken, wordt in de meeste landen in de regelgeving een expliciet onderscheid gemaakt tussen *taxi's* en *huurauto's met chauffeur*. De wijze waarop de wetgever hiermee omgaat, verschilt sterk. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillen in de afzonderlijke landen.

Tabel 3.2

Vergelijking wet-en regelgeving taxi's vs huurauto's met chauffeur
Bron: KiM

	Taxi	Huurauto met chauffeur
België	<ul style="list-style-type: none"> • Vergunning geldt voor gemeente • Aparte kenteken aanduiding TX • Ook korte ritten • Oppikken passagiers + vanaf standplaatsen • Tarieven gereguleerd 	<ul style="list-style-type: none"> • Vergunning geldt voor gehele gewest • Kentekenaanduiding TXH of TXL • Rit minimaal 3 uur (alle gewesten), >90 euro (Brussel), contract voor 7 dagen aansluitend (Wallonië) • Eindpunt en tarief moeten vooraf vaststaan + schriftelijke overeenkomst (Vlaanderen, Wallonië) • Tarieven niet gereguleerd (Vlaanderen) <p>In alle drie gewesten zijn de regels cq het aantal vergunningen dusdanig dat ze niet direct concurreren met taxi's.</p>
Duitsland	<ul style="list-style-type: none"> • Tarieven gereguleerd • Uiterlijk auto gereguleerd • Mag rondrijden en passagiers oppikken • Lokale kennistest verplicht • Verhuur per zitplaats toegestaan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tarieven niet gereguleerd • Uiterlijk: verplicht anders dan taxi • Moeten altijd terug naar basis, tenzij er een nieuwe reservering is. Eindpunt rit moet vaststaan • Voorwaarden chauffeur meestal gelijk, alleen lokale kennistest bij steden > 50 dzd inwoners • Geen verhuur per zitplaats. <p>Er is een substantieel aantal huurauto-ondernemingen, maar het aantal taxiondernemingen is fors hoger.</p>
Frankrijk	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf standplaatsen + oppikken passagiers • Taxameter verplicht • Uitgebreidere opleiding (6-9 maanden) • Lokatie-apparatuur voor klanten toegestaan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alleen obv reservering, na rit verplicht terug naar basis. • Bij reservering moet prijs vaststaan. • Beperkte opleiding (250 uur) • Lokatie-apparatuur niet toegestaan (in bv apps) <p>Concurrentie tussen beide typen groot. Doel regelgeving is beide typen voor- en nadelen te geven.</p>

Spanje		Het aantal vergunningen is maximaal 1 per 30 taxi's. Hierdoor zijn huurauto's in praktijk altijd een 'luxe' limousineservice of tbv toerisme.
VK	<ul style="list-style-type: none"> • Algemene regels grotendeels identiek • Standplaatsen + oppikken passagiers 	<ul style="list-style-type: none"> • Algemene regels grotendeels identiek • Alleen reservering vooraf
-Londen	<ul style="list-style-type: none"> • Uiterlijk strikt gereguleerd • Auto <15 jaar. Euro 5 emissienorm • Strengere lokale kennistest • Ondernemingsvergunning voor eigenaar. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mag er niet uitzien als taxi • Auto <5 jaar bij eerste vergunning, bij verlenging <10 jaar. Euro 4 emissienorm. • Veel lichtere kennistest, overige voorwaarden vergunning grotendeels gelijk • Ondernemingsvergunning: men moet opereren vanaf een basis, die aparte vergunning heeft en aan voorwaarden moet voldoen. <p>In Londen zijn er meer huurauto's met chauffeur dan taxi's.</p>
Overige landen	<p><i>Tsjechië</i></p> <p><i>Brazilië (Sao, Rio)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Opereren vanaf standplaatsen • Tarieven gereguleerd. 	<ul style="list-style-type: none"> • In steden mogen alleen taxi's diensten aanbieden. • Aparte vergunning – alleen dure limousineservices • Tarieven gereguleerd (80% hoger dan taxi) • Hierdoor geen grote concurrentie voor taxi's.

Zowel de taxi's als de huurauto's met chauffeur zijn alle onderzochte buitenlandse landen gereguleerd. In België, Brazilië, Spanje en Tsjechië is de regulering dusdanig dat huurauto's met chauffeur niet concurreren met reguliere taxi's: het zijn daar limousinediensten, of diensten voor toeristische dag(deel)trips.

In Duitsland, Frankrijk en het VK hebben deze auto's wel een sterkere concurrentiepositie – in Londen zijn er veel meer huurauto's met chauffeur dan taxi's. De regelgeving is in deze landen zo vormgegeven dat beide typen bepaalde voor- en nadelen hebben in de onderlinge concurrentie. Zo wordt getracht afzonderlijke marktsegmenten in stand te houden.

3.3 De vergunning voor de chauffeur

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de voorwaarden die de diverse landen stellen.

Tabel 3.3

Vergelijking wet-en regelgeving vergunning voor chauffeur
Bron:KiM

België (alle gewesten)	<ul style="list-style-type: none"> • Het aantal vergunningen is gemaximeerd • Geschiktheidstest • Getuigschrift zedelijk gedrag • Vergunning alleen voor specifiek vervoergebied voor taxi (huurauto: gehele gewest) • Vergunning wordt jaarlijks verlengd • In Wallonië moet een chauffeur een auto in eigen bezit hebben.
Duitsland (Länder mogen afwijken)	<ul style="list-style-type: none"> • In sommige regio's is het aantal gemaximeerd, in andere niet • Vergunning voor een bepaald gebied en voor specifieke standplaatsen • Voorwaarden aan leeftijd (>21 jaar), rijervaring (>2 jaar) en rijgedrag (via Duits puntensysteem voor rijbewijzen) • Medische controle • Lokale kennistest • Getekende verklaring omtrent verantwoordelijkheid voor passagiers • Chauffeurs van huurauto's hebben vergelijkbare voorwaarden, kennistest is alleen verplicht in grotere steden (>50.000 inwoners).
Frankrijk	<ul style="list-style-type: none"> • Examen verplicht (opleiding 6-9 maanden voor taxichauffeur) • Aantal vergunningen mag gemaximeerd worden door decentrale overheden (bijvoorbeeld in Parijs wel, maar niet overal) • De vergunning geeft aan waar klanten mogen worden opgepikt. • Voorwaarden voor huurautochauffeur minder zwaar (met name lichter examen).
Spanje	<ul style="list-style-type: none"> • Chauffeurs moeten ook ondernemer zijn • Examen waaronder kennistest verplicht • Verklaring goed gedrag verplicht
VK (grote vrijheid lokale overheid)	<ul style="list-style-type: none"> • Vergunning loopt maximaal 3 jaar • Minimaal 1 jaar rijervaring • Verplichte verzekering
- Londen	<ul style="list-style-type: none"> • Minimum leeftijd 21 jaar, bezit rijbewijs >3 jaar • Geen strafblad • Medische keuring • Zeer zware kennistest voor taxichauffeurs ('the Knowledge' – duur studie 2-4 jaar). Voor chauffeurs huurauto veel lichtere test. • Rijkeuring (gedrag, zichtvermogen en dergelijke)
Overige landen	<p><i>Brazilië:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vergunningen voor specifieke standplaatsen (gemaximeerd) • Op 'toeristische' standplaatsen kennistest Engels of Spaans verplicht • Ranking op basis van type auto en rijgedrag. Hoge ranking geeft voordelen (o.a. bij tijdelijke standplaatsen bij evenementen, voorrang bij vergunningverlening)

In alle landen geldt dat de vergunningen in beginsel alleen geldig zijn binnen een bepaald vervoergebied. De voorwaarden die aan chauffeurs gesteld worden verschillen, in sommige landen wordt een zwaar examen afgenomen (Londen als zwaarste), in andere landen wordt volstaan met meer algemene checks (leeftijd,

rijbewijs, strafblad). Zoals eerder aangegeven geldt in alle landen dat de lokale regels erg bepalend zijn voor de mate waarin de markt daadwerkelijk gereguleerd wordt.

3.4 Voorwaarden aan de auto

Decentrale overheden bepalen in de praktijk ook grotendeels de voorwaarden die aan de auto gesteld worden. Onderstaand overzicht geeft een algemeen beeld.

Tabel 3.4

Vergelijking wet- en regelgeving auto.

Bron: KiM

België (alle gewesten)	<ul style="list-style-type: none"> • Maximaal 9 zitplaatsen • Voorschriften voor herkenbaarheid taxi (kleur, teken op auto ed.) • Tariefkaart moet in taxi aanwezig zijn • Auto moet <7 jaar zijn • Taxameter verplicht – gedrukte bon moet afgegeven worden
Duitsland (Länder mogen afwijken)	<ul style="list-style-type: none"> • Zeer strenge voorwaarden aan auto (o.a. taxameter, veiligheidsvoorzieningen, vormgeving, kleur ed.) • Huurauto's mogen niet herkenbaar zijn als taxi.
Frankrijk	<ul style="list-style-type: none"> • Maximaal 9 zitplaatsen • Alleen taxi's mogen apparatuur hebben die de locatie bepaalt (huurauto's dus niet).
Spanje	<ul style="list-style-type: none"> • Jaarlijkse keuring, taxameter (en bon op verzoek) en taxiteken op auto is verplicht • Eenduidig uiterlijk voorgeschreven (in elk geval in Madrid en Barcelona).
VK (grote vrijheid lokale overheid)	<ul style="list-style-type: none"> • Vergunning voor auto geldt maximaal 1 jaar, decentrale overheden mogen maximaal 3x per jaar de auto inspecteren • Huurauto's moeten een ander uiterlijk hebben dan taxi's • Maximaal 9 zitplaatsen (inclusief bestuurder)
- Londen	<ul style="list-style-type: none"> • Zeer strikte voorwaarden uiterlijk en inrichting taxi. • Een taxi mag maximaal 15 jaar oud zijn, een huurauto 5 jaar (bij verlenging 10 jaar). De auto's moeten aan emissienormen voldoen. • De eigenaar krijgt de vergunning – niet een chauffeur of onderneming/collectief. • Taxameter verplicht voor taxi's.
Overige landen	<p><i>Brazilië</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Taxameter verplicht voor taxi's – op verzoek moet een bon verschaft worden • Belastingvoordelen voor auto's op CNG (=aardgas) • Regelmatige technische controle

Ook bij vergunningen voor de auto geldt dat decentrale overheden een grote vrijheid hebben. Voor taxi's geldt dat de taxameter in alle landen verplicht is. Ook worden veelal richtlijnen gegeven voor het uiterlijk en vormgeving van de taxi. In Londen en Duitsland zijn deze voorwaarden streng, in andere landen gaat het vaak eerder om een specifieke kleur en het hebben van een taxiteken op het dak.

3.5 Voorwaarden aan de taxi-onderneming

De voorwaarden voor een vergunning voor de taxi-onderneming zijn samengevat in onderstaande tabel.

Tabel 3.5

Vergelijking wet- en regelgeving onderneming.
Bron: KiM

België	<ul style="list-style-type: none"> Voor zover bekend worden geen afzonderlijke specifieke vergunningen verleend aan ondernemingen.
Duitsland (Länder mogen afwijken)	<ul style="list-style-type: none"> Afzonderlijke vergunning voor de onderneming. Dit betreft met name diploma's/getuigschriften omtrent het in staat zijn een onderneming te leiden. Ook zijn er financiële voorwaarden Chauffeurs zijn niet verplicht zich bij een collectief aan te sluiten.
Frankrijk	<ul style="list-style-type: none"> Geen specifieke eisen die anders zijn dan regels voor andere ondernemingen.
Spanje	<ul style="list-style-type: none"> De chauffeur is de ondernemer. Geen afzonderlijke vergunning.
VK (grote vrijheid lokale overheid)	<ul style="list-style-type: none"> Afzonderlijke vergunning is voorgeschreven – geldigheid maximaal 5 jaar.
-Londen	<ul style="list-style-type: none"> Aanvrager moet minimaal 21 jaar zijn. Men moet eigenaar zijn van de auto, die aan de vereisten voldoet. Ook verleden (strafblad, belastinggedrag ed.) wordt gecontroleerd. Voor huurauto's zijn er een kleinbedrijf (<3 auto's) of een standaard vergunning (> 2 auto's). De onderneming moet een 'basis' hebben die aan voorwaarden voldoet.
Overige landen	<ul style="list-style-type: none"> In Rio de Janeiro geldt de vergunning voor bedrijven of individuen. Oude vergunningen kunnen overgedragen worden (verkocht), nieuwe niet.

Er is een vrij groot verschil in de regelgeving rond vergunningen voor ondernemingen. In België, Spanje en Frankrijk worden geen specifieke vergunningen afgegeven voor taxiondernemingen. Uiteraard geldt hier wel dat aan de normale regelgeving voor het opzetten van een onderneming voldaan moet worden. In Brazilië, Duitsland en het VK worden specifieke vergunningen afgegeven – ondernemingen moeten aan extra voorwaarden voldoen.

3.6 Regulering van de tarieven

In alle landen geldt dat de tarieven voor taxi's zijn gereguleerd.

Tabel 3.6

Regulering taxitarieven.
Bron: KiM

België (alle gewesten)	<ul style="list-style-type: none"> Tarieven worden gereguleerd door lokale overheden. Dit betreft maximumtarieven (in elk geval in Vlaanderen). Ook tarieven naar buiten het vergunningengebied zijn gereguleerd.
Duitsland	<ul style="list-style-type: none"> Decentrale overheden bepalen de hoogte van de tarieven. Tarieven naar buiten het vervoergebied zijn niet gereguleerd.
Frankrijk	<ul style="list-style-type: none"> De tarieven zijn gereguleerd door decentrale overheden.
Spanje	<ul style="list-style-type: none"> Lokale overheden beslissen over de tarieven. Er is wel een landelijk voorschrift over de structuur (regulier en verhoogd tarief) Tarieven naar buiten het vervoergebied zijn gereguleerd door de regionale overheid (in elk geval in Catalonië).
VK	<ul style="list-style-type: none"> Tarieven zijn gereguleerd door decentrale overheden Tarieven naar buiten het vervoergebied zijn niet gereguleerd.
Overige landen	<ul style="list-style-type: none"> In Brazilië beslissen lokale overheden over de hoogte van de

tarieven. Er is wel een voorgeschreven structuur (standaard en verhoogd tarief voor avonden, weekenden).

Binnen het vervoergebied zijn de tarieven eigenlijk altijd gereguleerd en is een taxameter voorgeschreven. In sommige landen zijn ook de tarieven naar buiten het vervoergebied gereguleerd (België, Frankrijk, Spanje) – in andere landen is dit niet het geval.

4 Uber

4.1 Uber in Nederland

Uber is één van de taxiaanbieders die vraag en aanbod bij elkaar brengt via een app op een smartphone. Uber is daarin overigens niet uniek: er zijn diverse taxiondernemingen die via een app hun diensten aanbieden (zoals TCA in Amsterdam).

In Nederland worden de diensten UberBlack, UberLux en UberPOP aangeboden (zie hoofdstuk 1). De eerste twee werken met chauffeurs die voldoen aan de wettelijke vereisten (zoals chauffeurskaart). Niet alle door Uber ingeschakelde auto's hebben echter een taxameter en chauffeurskaart, ook werken de Uber-diensten met een andere tariefstructuur. Zo voldoen de voor Uber uitgevoerde taxiriten (de vervoerdiensten) niet aan alle wettelijke vereisten (Rebel, 2014). Desalniettemin is de aangeboden bemiddelingsdienst van Uber zelf (het via een app samenbrengen van vraag en aanbod) niet verboden in Nederland.

Bij de dienst UberPOP voldoen de chauffeurs niet aan de wettelijke vereisten voor taxi's: ze hebben geen ondernemingsvergunning en/of chauffeurskaart (Rebel, 2014). In de zomer van 2014 is Uber in Amsterdam een UberPOP pilot begonnen, hierna is besloten deze dienst regulier aan te bieden. Ook in Den Haag, Rotterdam en Utrecht wordt UberPOP aangeboden. Omdat de auto's en chauffeurs niet aan de wettelijke vereisten voldoen, zijn de vervoerdiensten die volgens de formule van UberPOP worden uitgevoerd verboden en kunnen chauffeurs beboet worden. Desalniettemin heeft Uber aangekondigd de dienst aan te blijven bieden.

4.2 Internationale vergelijking

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de stand van zaken rond Uber in diverse vergeleken landen. Hieraan is ook Tsjechië toegevoegd. Daar is op basis van een korte vragenlijst informatie verkregen van een lokale expert. Naast de vergeleken landen uit het vorige hoofdstuk is er nog een quick scan uitgevoerd naar de situatie in overige EU landen (zie de bijlagen voor meer details).

Tabel 4.1

Stand van zaken Uber

Bron: KiM

	UberPOP	UberBlack ea.
België (Brussel)	<ul style="list-style-type: none"> • Door rechter verboden • Gewest heeft aangekondigd regelgeving te willen aanpassen. De wijze waarop is onduidelijk. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wordt niet aangeboden.
Duitsland	<ul style="list-style-type: none"> • Om procedurerechten is nationaal verbod ingetrokken • Verboden in Berlijn, Hamburg en Düsseldorf; in Frankfurt en München voor zover bekend niet • In de drie steden met verbod heeft Uber de tarieven sterk verlaagd om aan de wet te voldoen - in praktijk betekent dit 	<ul style="list-style-type: none"> • Verboden in Berlijn en Hamburg, in andere steden voor zover bekend toegestaan. • In Berlijn wordt UberBlack niet meer aangeboden. • In diverse steden is UberTaxi geïntroduceerd, dat voldoet aan wettelijke vereisten.

	dat er geen aanbod is.	
Frankrijk	<ul style="list-style-type: none"> Na diverse rechtszaken met wisselende uitspraken is wet per 1-1-2015 gewijzigd, UberPOP kan hier in beginsel niet aan voldoen. Er lopen nog rechtszaken. 	<ul style="list-style-type: none"> Voor zover bekend geen procedures.
Spanje	<ul style="list-style-type: none"> UberPOP is op nationaal niveau verboden Uber heeft zich per 31-12-2014 teruggetrokken uit Spanje. 	<ul style="list-style-type: none"> Wordt niet aangeboden.
Tsjechië	<ul style="list-style-type: none"> Is december jl. geïntroduceerd – er zijn nog geen inspecties ed. geweest (svz eind januari) Auto's en chauffeurs moeten waarschijnlijk aan richtlijn taxi's voldoen (taxameter, teken op dak, vergunning) 	<ul style="list-style-type: none"> Valt onder taxiregulering. Auto's moeten aan voorschriften voldoen (taxameter, teken op dak) en chauffeurs en auto moeten taxivergunning hebben Er zijn daarom boetes gegeven - beroepsprocedures lopen nu.
VK	<ul style="list-style-type: none"> Wordt niet aangeboden. 	<ul style="list-style-type: none"> Er lopen in Londen wel juridische procedures, maar Uber lijkt redelijk geaccepteerd Uber heeft in Londen ook UberTaxi geïntroduceerd dat voldoet aan wettelijke vereisten taxi's.
Overige EU landen	<ul style="list-style-type: none"> In Italië loopt rechtszaak in Milaan. In Polen is geen informatie bekend over juridische procedures. 	<ul style="list-style-type: none"> In 10 andere EU landen zijn diensten geïntroduceerd.
Overige landen	<p><i>Brazilië</i></p> <ul style="list-style-type: none"> wordt niet aangeboden <p><i>Nieuw-Zeeland</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Nieuw-Zeeland: aangeboden in enkele steden. Voor zover bekend geen procedures. <p><i>China</i></p> <ul style="list-style-type: none"> nationaal verbod <p><i>VS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Grote verschillen per stad cq. staat. Soms toegestaan, elders verboden. 	<ul style="list-style-type: none"> Wordt aangeboden in Sao Paulo en Rio de Janeiro. Er lopen in beide steden rechtszaken Wordt niet aangeboden. Toegestaan Grote verschillen per stad cq. staat. Soms toegestaan, elders verboden.

Uit de analyses blijkt dat UberPOP in vrijwel alle onderzochte landen op juridische problemen stuit. Het wordt gezien als een commerciële taxi, dan wel autoverhuur-met-chauffeur dienst, die niet aan de voorwaarden voldoet (vergunningen en dergelijke). Vaak is Uber plaatselijk zelf niet in overtreding bij het aanbieden van hun dienst, maar de chauffeur die de rit voor Uber uitvoert wel. De andere Uber-diensten naast UberPOP (UberBlack e.a.) stuiten in diverse landen op minder problemen. Alleen in enkele Duitse steden zijn de diensten verboden, terwijl in een aantal landen nog procedures lopen.

4.3 UberPOP: taxidienst of onderdeel 'deeleconomie'?

In alle onderzochte landen geldt dat UberPOP getoetst wordt aan de wet- en regelgeving rond taxi's en/of huurauto's met chauffeur. Dit terwijl Uber de dienst propageert als onderdeel van de 'deeleconomie' en van mening is dat deze dienst daarom anders behandeld zou moeten worden.

Wat is 'deeleconomie'?

Er is de laatste tijd veel aandacht voor nieuwe ontwikkelingen die worden aangeduid met de term 'deeleconomie'. Deze ontwikkelingen worden gedreven door nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals internet en smartphone apps. Veelgenoemde voorbeelden zijn AirBnB (verhuur van woningen als concurrent voor hotels), Thuisafgehaald ('koken voor de burens'), peerby.nl ('spullen' lenen) of Helpling (intermediair in het aanbieden van schoonmaakdiensten) (zie deeleconomie.nl). De ondernemingen fungeren als een platform dat aanbod en vraag bij elkaar brengt.

'Deeleconomie' is echter geen eenduidig gedefinieerd begrip (zie bijvoorbeeld Belk, 2014). De volgende twee posities geven de hoeken van het speelveld weer:

1. Het kan gezien worden als een vorm van delen door particulieren zonder een winstoogmerk. De gedachte is dan dat iedereen profiteert, maar dat er geen bedrijf is dat financieel voordeel heeft. Een platform dat het delen faciliteert maakt dan ook geen winst, maar zou een kostendekkende vergoeding kunnen krijgen.
2. Een bedrijf organiseert een platform om winst te maken, aanbieders krijgen een vergoeding die hoger is dan de kostprijs. Aanbieders gebruiken dan 'eigen productiemiddelen' zoals een auto, die anders niet gebruikt wordt, of een huis dat tijdelijk leeg staat.

In de praktijk zullen er diverse tussenvormen zijn. Zo zijn er platforms die geen winstoogmerk hebben, of zullen aanbieders niet altijd een expliciet winstoogmerk hebben.

Autodelen

Bij autodelen zijn er diverse platforms. Er zijn grofweg drie typen:

1. Een deelauto via de eigen organisatie: bijvoorbeeld ConnectCar of Car2Go.
2. Particulier autodelen: bijvoorbeeld SnappCar, MyWheels en WeGo.
3. Het delen van de eigen auto, terwijl de eigenaar als chauffeur fungeert.

Deze laatste is uiteraard in het kader van UberPOP het meest relevant. Van belang hierbij is dat de Wet Personenvervoer ruimte geeft aan allerlei vormen van autodelen, vriendendiensten en vervoerdiensten van vrijwilligers, bijvoorbeeld in het kader van mantelzorg.

Zo kent de Wet Personenvervoer artikel 2 lid 2, dat de ruimte geeft om bij algemene maatregel van bestuur te bepalen dat de wetgeving voor openbaar vervoer en taxi, of de daarop berustende bepalingen, geheel of gedeeltelijk *niet* van toepassing zijn op bepaalde soorten van dergelijk vervoer. Op dit moment verklaart artikel 2 van het Besluit Personenvervoer de Wet Personenvervoer niet van toepassing op 16 nader omschreven vervoerdiensten (bijvoorbeeld BOB-diensten: vervoer verricht door bestuurders die chauffeursdiensten in een auto leveren aan consumenten die zelf in het bezit zijn van die auto). Dienstverlening vergelijkbaar met UberPOP wordt hierbij nu niet genoemd.

Daarnaast verklaart artikel 2 lid 5 van de Wet Personenvervoer de wet niet van toepassing op vervoerdiensten tegen kostprijs (of minder) die niet worden verricht in het kader van een beroep of bedrijf:

Art 2 lid 5 Wet Personenvervoer:

De wet is niet van toepassing op vervoer van personen per auto, anders dan openbaar vervoer, indien de som van de betalingen voor dat vervoer de kosten van de auto en eventuele bijkomende kosten voor dat vervoer niet te boven gaat, tenzij vorenstaande wordt verricht in de uitoefening van een beroep of bedrijf. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over de kosten van de auto en eventuele bijkomende kosten.

In Nederland zijn er initiatieven, zoals ANWB-Automaatje (taxipro.nl), die gebruik maken van deze bepaling en vervoer verzorgen met vrijwillige chauffeurs die tegen kostprijs rijden voor een specifieke doelgroep.

De tarieven van UberPOP lijken hoger te liggen dan alleen de kosten van de auto en de bijkomende kosten. Daarnaast is de vraag of deze ritten wel of niet door de chauffeur gereden worden in de uitoefening van een beroep of bedrijf (zie tekstkader art 2 lid 5 Wet Personenvervoer). Een rechterlijke uitspraak in voorlopige voorziening kwam op deze punten tot de conclusie dat het om een commercieel tarief gaat, gezien de aard van de dienst (geen contractvervoer) en de 20% afdracht van de vervoeropbrengsten door vervoerder aan Uber. Voor een meer definitieve uitspraak op dit punt, is nader onderzoek met juridische expertise nodig, of moeten rechterlijke uitspraken in bodemprocedure worden afgewacht.

Economische voor- en nadelen

Uiteraard is het fungeren van de Uber-app als 'tussenpersoon' niet zoveel nieuws, alleen de vorm (en schaal, want internationaal) is nieuw. Dit heeft economisch gezien voordelen (Camps, 2015):

1. **Effectiviteit:** vraag en aanbod hebben direct contact en kunnen direct een 'deal' sluiten zonder tussenschakels: in economische termen betekent dit dat de transactiekosten laag zijn. Naast het elkaar vinden, verlopen ook betalingen, garantiestellingen en dergelijke via internet en daarmee in beginsel op een efficiënte en navolgbare wijze.
2. **Recensiesysteem:** klanten beoordelen in het openbaar de afgenomen dienst (en vaak gebeurt ook het omgekeerde), in het geval van Uber recenseert de consument op de app de uitgevoerde rit en diens chauffeur. Dit kan een bijdrage leveren aan de werking van een reputatiemechanisme, en zodoende het bieden van kwaliteit stimuleren. De markt wordt hiermee transparanter en informatie is meer volledig beschikbaar.
3. **Efficiëntie:** schaarse, of onderbenutte productiemiddelen (zoals auto's, woningen) worden beter benut, wat de productiviteit verhoogt en daarmee bijdraagt aan de welvaart.
4. **Laagdrempelige toegang:** het aanbieden van diensten is eenvoudig te realiseren, waardoor er meer aanbod en concurrentie ontstaat. Dit beperkt het marktfalen en verhoogt daarmee de welvaart.

Dit kan betekenen dat bepaalde vormen van 'marktfalen' in de taximarkt, zoals besproken in hoofdstuk 2, zich niet, of in mindere mate, voordoen. Het roept onder andere de vraag op of de app de voorgeschreven boordcomputer en tariefkaart kan

vervangen. Ook is er door het recensiesysteem met openbare klantbeoordelingen misschien minder aanleiding kwaliteitsregulering toe te passen. Daarbij is het bijvoorbeeld ook de vraag in hoeverre het recensiesysteem op de app te manipuleren is door de aanbieder, bijvoorbeeld op een manier die goede recensies op het internet meer in het zonnetje zet dan slechte recensies. In dat geval zou de informatie-asymmetrie tussen consument en taxiondernemer namelijk mogelijk zelfs nog toenemen. Op dit moment is geen onderzoek naar de manipuleerbaarheid van dit soort recensiesystemen bekend.

Wanneer het recensiesysteem via de app adequaat werkt, draagt een aanbod van taxivervoer, georganiseerd onder een merknaam (zoals Uber) en onderhevig aan dit door de app gefaciliteerde openbare beoordelingssysteem door gebruikers, bij aan de werking van het reputatiemechanisme in het taxi-aanbod in Nederland, en kan zodoende een impuls aan het leveren van kwaliteit geven.

Anderzijds doen zich mogelijk ook nieuwe vormen van 'marktfalen' voor: arbeidsomstandigheden, veiligheid en privacy staan onder discussie bij innovaties als UberPOP (Camps, 2015). Ook is er discussie rond de hoogte van de beloning voor chauffeurs, en of deze bijvoorbeeld niet onder het minimumloon ligt.

Gezien de sterke focus van de taxiconsument op directe beschikbaarheid als kwaliteitsaspect en de bedrijfsmatige schaalvoordelen die hiermee gepaard gaan (zowel beschikbaarheid/aanrijdtijden als hoge vaste kosten) is een relevante vraag hoeveel centrales/apps op de lange termijn naast elkaar kunnen voortbestaan. Het is met andere woorden een open vraag of de schaalvoordelen die gepaard gaan met het gebruik van de apps op termijn niet resulteren in ongewenste marktmacht die weer vragen om regulering.

Het gebruik van apps, zoals bij Uber, sluit in beginsel aan op de Nederlandse situatie waar men gewend is om via een intermediair (taxicentrales) een taxi te bestellen. De introductie van dergelijke dienstverlening roept echter de vraag op of de bestaande wet- en regelgeving aanpassing behoeft, waarbij opnieuw wordt afgewogen of de voordelen opwegen tegen de nadelen (zoals uitgewerkt in hoofdstuk 2.1). Een bijkomend vraagstuk is of de aanpassing zich uitsluitend moet richten op de bestaande regels voor het uitvoeren van vervoerdiensten (met betrekking tot chauffeur, voertuig, vervoersondernemer, tarief), of dat er ook extra regels nodig zijn, die zich richten op de intermediaire organisatie en dienstverlening tussen consument en vervoerder in. Dat laatste zou een verzwaring van de bestaande regeldruk en handhavingslast impliceren, en toetreding van nieuwe intermediaire organisaties in de toekomst kunnen bemoeilijken als de nieuwe regels te zeer op maat van één bestaande aanbieder worden toegesneden ('regulatory capture').

Literatuurlijst

Rapporten en artikelen

Accenture, 2014, UberPOP; Pilot Evaluatie.

Belk, 2014, You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online, *Journal of Business Research*, vol. 67, pp. 1595-1600.

Camps, M., 2015, Kiezen voor kansen, *ESB* 8-1-2015, blz. 6-10.

EIM, 2002, Taxi in het buitenland Een inventarisatie van ervaringen met ge(de)reguleerd taxibeleid in het buitenland Deel I: Analyserapport.

IRU, 2003, Taxi Regulation in Europe (executive summary).

OECD, 2007, Taxi Services: Competition and Regulation.

Rebel, 2014, Tussentijdse evaluatie taxiwet.

Silva, A.N.R. da, R. Balassiono en M.P. de Sequeira Santos, 2011, Global taxi schemes and their integration in sustainable urban transport systems, Expert Group Meeting on Sustainable Urban Transport: Modernizing and 'Greening' Taxi Fleets in Latin American Cities, Rio de Janeiro, 18-19 May 2011.

Teulings, C.N., A.L. Bovenberg en H.P. van Dalen, 2003, *De Calculus van het publieke belang*.

VVSG (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten), 2012, *Taxidiensten & diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder*.

Belangrijkste artikelen/websites/berichten op internet

Autotoday.it, 5 nov 2014, UberPOP Milano: confiscata la prima auto.

Bruxellesmobilite.irisnet.be

Business Insider, 9 okt 2014, In an effort to boot Uber from Spain, Madrid will fine drivers up to \$22,000.

Deelauto.nl

Deeleconomie.nl

Frankfurter Allgemeine, 2 sept 2014, Gericht verbietet Uber deutschlandweit.

Ft.com, 27 februari 2015, Brussels city plans to lift ban on Uber (Financial Times).

Hln.be, 24 februari 2015, Uber kleedt taxi-alternatief uit 'om legaal te zijn in Brussel'.

Mobilite.wallonie.be

Nos.nl, 8 dec 2014, Waar hebben taxichauffeurs allemaal ruzie met Uber?

Nu.nl, 17 april 2014, Taxi-app Uber ook in Berlijn verboden.

Nu.nl, 6 okt 2014, Ook Madrid Gaat UberPOP aanpakken.

Nu.nl, 15 dec 2014, Particulierendienst Uber ook verboden in Frankrijk.

Nu.nl, 31 dec 2014, Taxidienst Uberpop stopt in Spanje na verbod.

Nu.nl, 9 januari 2015, Ook China verbiedt particuliere taxidienst Uber.

Reviewjournal.com, 26 nov 2014, Uber temporarily suspends operations in Nevada.

Rtbf.nl, 30 dec 2014, Bruxelles: 4 chauffeurs Uber ont été surpris, leur voiture confisquée.

Taxipro.nl, 21 januari 2015, ANWB start vervoersservice met vrijwilligers: ANWB Automaatje.

Taxipro.nl, 27 jan 2015, ANWB Automaatje past waarschijnlijk binnen wetgeving.

Uber.com (dd 9 maart 2015).

Tfl.gov.uk

Thebrazilbusiness.com, Dec 2014, Taxi-fares in Brasil.

Volkskrant, 2015, 'UberPop-chauffeur haalt vaak minimumloon niet'; 'UberPop is niet veel meer dan een slechtbetaalde bijbaan', 6 januari.

Wikipedia – Duits, Frans, Nederlands – artikelen ver regulering in België, Duitsland, Frankrijk, Brussel, Wallonië.

Wsj.com, nov 2014, Uber Gets Juicy in Berlin (Wall Street Journal).

Wsj.com, 15 dec 2014, France Plans to Block Uber 'Ride-Sharing' Service.

Wsj.com, 15 dec 2014, Uber: State of the Play.

Bijlage A België

Wet- en regelgeving

De taximarkt wordt grotendeels gereguleerd door de gewesten (Vlaanderen, Wallonië, Brussel) en niet op nationaal niveau (wikipedia, nederlands en frans).

In alle drie gewesten geldt dat de chauffeur een examen moet afleggen om een 'geschiktheidsattest' te verkrijgen. Om examen af te kunnen leggen is (naast rijbewijs, ID) een 'getuigschrift van goed zedelijk gedrag' nodig. Vervolgens dient een gedragstest te worden afgelegd.

Een taxi of huurauto mag maximaal 9 zitplaatsen (inclusief chauffeur) hebben. Er is een vaste aanduiding op het kenteken (de letters TX). Huurauto's met chauffeur hebben de vaste aanduiding TXH of TXL.

Een chauffeur mag alleen diensten in het eigen vervoergebied aanbieden. Ook is een taxameter verplicht voor taxi's.

De tarieven worden gereguleerd op lokaal niveau. Ook de tarieven voor ritten buiten het vervoergebied zijn gereguleerd. Hieronder wordt meer specifiek ingegaan op de regulering door de drie gewesten.

Brussel

De regelgeving is opgesteld door het gewest (bruxellesmobilite.irisnet.be):

- Er gelden voorschriften om de herkenbaarheid te vergroten. Een taxi moet zwart zijn met een geel-zwart gekleurde band rond de auto, er is een vast type taxilicht voorgeschreven.
- De taxivergunning moet zichtbaar zijn.
- Auto's mogen niet ouder zijn dan 7 jaar.
- Taxi's zijn verplicht een gedrukte bon aan de klant te verschaffen.
- Binnen 100 meter van een standplaats mag een klant geen taxi aanhouden maar naar de standplaats lopen.
- Het aantal vergunningen is gemaximeerd.

Chauffeurs krijgen een vergunning als ze een reeks gedragstesten en een theoretisch en praktisch rij-examen afgelegd hebben. Ook wordt het strafblad gecontroleerd. De vergunning wordt jaarlijks verlengd.

Het Brussels Gewest geeft afzonderlijke vergunningen af voor huurauto's met chauffeur. De diensten mogen alleen uitgevoerd worden binnen de grenzen van het gewest. Verder mogen alleen ritten langer dan 3 uur geaccepteerd worden dan wel voor een tarief van minimaal 90 euro (hln.be). Het aantal is daarom zeer beperkt (62 exploitanten, 211 auto's op 1 augustus 2014). Het betreft met name limousinediensten voor bruiloften ed.

Vlaanderen

Ook hier wordt onderscheid gemaakt tussen taxidiensten en het huren van een auto met chauffeur (VVSG, 2012).

- Taxi's mogen alleen aangeboden worden op aangewezen standplaatsen en/of een private parkeergelegenheid (dit kan in de vergunning bepaald worden).
- De taxivergunning geldt voor het grondgebied van de gemeente die de vergunning verleent.
- Het maximum aantal vergunningen is 1 per 1.000 inwoners, gemeenten mogen hiervan 20% afwijken. Eventueel kan bij akkoord door het gewest hier verder vanaf geweken worden (bijvoorbeeld als er een luchthaven in de gemeente is).
- Het tarief voor de vergunning wordt door de gemeente bepaald. De tarieven moeten zichtbaar in de taxi hangen.
- De gemeente beslist over de hoogte van de maximum tarieven – deze zijn niet gemaximeerd door de federale overheid of het gewest (eerder was dit op federaal niveau wel het geval, dit is recent afgeschaft). Ook beslist de gemeente over de taxistandplaatsen. Een taxi mag een commerciële korting op het tarief geven.
- Elke auto heeft een taxikaart die ook aangeeft of er van standplaatsen of private parkeerplaatsen gebruik gemaakt mag worden.
- Een taxameter is verplicht, deze moet een kassabon kunnen printen. De installatie ervan wordt door specifieke instellingen gekeurd.
- Gemeenten kunnen aanvullende eisen stellen.

Voor huurauto's met chauffeur geldt:

- De bestelde rit (of combinatie van ritten) moet minimaal 3 uur duren.
- Er moet vooraf een afspraak gemaakt worden die schriftelijk wordt vastgelegd (getekend voor het instappen).
- De vergunning geldt voor geheel Vlaanderen en wordt afgegeven in de woonplaats van vestiging van de onderneming. Het tarief voor de vergunning is vastgesteld door het Gewest (in 2012 250 euro).
- De tarieven zijn niet gereguleerd.
- Elke auto krijgt een specifieke vergunning ('kaart').

Voor een vergunningaanvraag (en een verlenging) gelden naast algemene zaken (ondernemingsnummer, ID, geen belastingschulden en dergelijke) dat er een uittreksel uit het strafregister meegestuurd moet worden. Bij een eventueel strafblad is het aan de gemeente te beslissen of dit aanleiding is de vergunning te weigeren. Tevens dient de aanvrager over een geschikte auto te beschikken. De gemeente kan zelf aanvullende eisen stellen. De vergunning kan gelden voor meerdere auto's en is 5 jaar geldig.

OECD (2007) geeft aan dat er in praktijk vrij grote verschillen zijn in de regulering door afzonderlijke gemeenten. Dit betreft vooral aanvullende eisen bijvoorbeeld over opleiding, rijtesten ed.

Wallonië

Taxichauffeurs moeten een gemeentelijke vergunning hebben die tevens is goedgekeurd door het gewest (mobilite.wallonie.be). Er zijn belastingvoordelen voor taxi's op biobrandstoffen of een uitstoot lager dan 115 gram CO₂.

Het maximum aantal taxi's is door het gewest vastgesteld op 1 per 2.500 inwoners. In specifieke omstandigheden kan het gewest meer taxi's toestaan.

Men moet een verklaring van goed gedrag hebben, de auto moet in eigen bezit zijn en er mag geen betalingsachterstand zijn wat betreft de betaling van belastingen. Een chauffeur moet een specifieke opleiding doen.

Huurauto's met chauffeur moeten ook een vergunning hebben. Men mag deze alleen huren voor minimaal 3 uur of voor diensten gedurende 7 opeenvolgende dagen. Daarnaast mogen hotels diensten aanbieden. In de auto moet een getekend contract aanwezig zijn.

Uber

Uber is alleen actief in Brussel en biedt daar alleen UberPOP aan. De dienst is door de rechter verboden (nu.nl, 17 april juni 2014). De huidige wet- en regelgeving eist veiligheidscontroles voor auto's en chauffeurs, verzekeringen en betaling van sociale lasten en belastingen. UberPOP voldoet hier blijkens de rechterlijke uitspraak niet aan. De maximale boetes voor chauffeurs zijn 10 duizend euro.

Desalniettemin biedt Uber deze dienst nog steeds aan. Eind 2014 zijn vier auto's van UberPOP chauffeurs in beslag genomen (rtbf.nl, 30 dec 2014).

Het Brussels gewest heeft aangekondigd de regelgeving te willen veranderen zodat Uber legaal wordt (ft.com; hln.be). Dit zou dan per 2016 in moeten gaan. De wijze waarop is niet duidelijk, er is door het Gewest aangegeven dat de voorwaarden strict zullen zijn en overeen zullen komen met die van taxidiensten.

Bijlage B

Brazilië

Wet- en regelgeving

De regulering van de taximarkt gebeurt grotendeels door lokale overheden. Zij stellen ook de tarieven vast (thebrazilbusiness.com). Er zijn twee tariefgroepen (de precieze uren worden bepaald door de lokale overheid): overdag op maandag-zaterdag (niet feestdagen) en de rest van de uren en dagen (waaronder feestdagen). Taximeters worden gecontroleerd door een nationaal instituut (Inmetro).

Er is verder weinig informatie gevonden over algemene wetgeving.

Rio de Janeiro

In Silva e.a. (2011) wordt de regulering in Rio de Janeiro beschreven. Er is veel aandacht voor taxiregulering in deze stad vanwege de grote sporttoernooien (WK voetbal, Olympische Spelen).

Taxi ondernemingen krijgen een vergunning van de gemeente – dit kunnen zowel individuen als bedrijven zijn. In beginsel kunnen vergunningen ten allen tijde ingetrokken worden. Er zijn twee typen vergunningen:

- Vergunningen van voor 1998 kunnen overgedragen worden aan anderen (hier wordt in praktijk voor betaald).
- Vergunningen van hierna kunnen niet overgedragen worden.

Het aantal vergunningen is gebonden aan een maximum. De gemeente wil het aantal taxi's de komende 30 jaar geleidelijk terugdringen van 34 duizend nu naar 9 duizend.

Chauffeurs mogen zowel individueel als voor een collectief werken. Naast taxi's (met taxameter) zijn er ook huurauto's met chauffeurs die tegen een afgesproken tarief een rit verzorgen.

Alle taxi's kunnen in praktijk op gas (CNG) rijden, dit vanwege belastingvoordelen en de lagere prijs van gas.

In 2011 is de regulering herzien. In beginsel worden nieuwe vergunningen afgegeven aan alle chauffeurs. Auto's en chauffeurs werden beoordeeld met 'punten' voor onder meer rijgedrag, talenkennis en het hebben van een auto geschikt voor gehandicapten. Vervolgens werden vergunningen afgegeven:

- Er wordt een vergunning afgegeven voor een specifieke standplaats (op basis van de ranking en historisch gebruik van de desbetreffende standplaats).
- De taxi mag zijn diensten niet vanaf andere standplaatsen aanbieden tenzij hij daarvoor een speciale extra vergunning heeft. Deze wordt alleen verkregen na extra controles op bijvoorbeeld rijbewijs en technische staat van de auto.
- Bij standplaatsen op toeristische plekken geldt dat de chauffeurs ook een Engels of Spaans taalcertificaat moeten hebben.
- Er worden bij evenementen ook tijdelijke taxistandplaatsen ingericht. Chauffeurs met de hoogste ranking krijgen hiervoor een vergunning.

In Rio de Janeiro (en Sao Paulo) rijden ook zogeheten speciale taxi's die meer luxe bieden. Deze mogen alleen per telefoon besteld worden. De vastgestelde tarieven zijn zo'n 80% hoger dan van een reguliere taxi (thebrazilbusiness.com).

Uber

Er wordt in een drietal steden UberBlack aangeboden. UberPOP wordt in Brazilië niet aangeboden.

Er is vrijwel geen informatie gevonden over de introductie van Uber, alleen wordt gemeld dat er in Rio de Janeiro een proces loopt met als doel Uber te verbieden. In Sao Paulo zijn enkele auto's beboet er loopt ook hier een rechtszaak maar er zijn nog geen uitspraken gedaan.

Overigens is er ook de dienst Easytaxi actief die op een vergelijkbare wijze werkt (wikipedia, engels). Deze dienst is in Brazilië begonnen (een jaar eerder dan Uber) en is inmiddels actief in 27 landen.

Bijlage C

Duitsland

Wet- en regelgeving

Op federaal niveau geldt de Wet Personenvervoer. De Bundesländer hebben echter het recht op vrijwel alle aspecten uitzonderingen op de wet te definiëren. De facto is daardoor de taxiwetgeving gedecentraliseerd indien de Länder daarvoor kiezen. De Länder delegeren de bevoegdheden vaak weer verder naar steden of regio's. De mate van regulering verschilt in praktijk daarom sterk per stad of regio hoewel in praktijk de structuur van de regelgeving wel overeenkomt. Hieronder is met name de federale wetgeving weergegeven (gebaseerd op duitse wikipedia, OECD, 2007 en EIM, 2002).

In Duitsland wordt onderscheid gemaakt tussen taxi's en huurauto's met chauffeur ('Funktaxi'). De eerste heeft een taxameter en kan op straat aangehouden worden, de huurauto kan alleen besteld worden. Dit kan via de telefoon, internet of smartphone app.

Taxi

Om een taxivergunning te krijgen moet de auto aan bepaalde voorschriften voldoen. De voorschriften zijn zeer gedetailleerd en hebben betrekking op onder meer het aantal deuren, de plaats van de vergunning, de aanwezigheid van een specifiek alarmsysteem en een taxi aanduiding bovenop de auto. Ook de kleur (ivoorwit) is landelijk voorgeschreven, maar Bundesländer mogen iets anders voorschrijven.

Een taxi-ondernemer krijgt vergunning om in een bepaald gebied te rijden en mag alleen op specifieke standplaatsen staan. De onderneming moet in het vervoergebied gevestigd zijn. Een klant is overigens niet wettelijk verplicht de voorste taxi te nemen.

Binnen het vergunningengebied gelden gereguleerde tarieven via de taxameter, deze worden bepaald door de lokale of regionale overheden. Tarieven voor ritten naar buiten het gebied zijn niet gereguleerd en dus onderhandelbaar. Buiten het vervoergebied mag geen klant van de straat of van standplaatsen opgepikt worden, wel mogen in een ander vervoergebied ritten vooraf bestelde ritten uitgevoerd worden.

De chauffeur heeft een speciaal taxi rijbewijs nodig dat vijf jaar geldig is:

- Er worden voorwaarden gesteld aan de leeftijd (>21), de rijervaring (>2 jaar). Ook mag men een beperkt aantal strafpunten hebben en moet men aantoonbaar fysiek fit zijn.
- Er wordt een medische controle (fysieke en mentale fitheid, gezichtsvermogen) uitgevoerd.
- Men moet een lokale kennistest doorstaan.
- Er moet een verklaring ondertekend worden dat de chauffeur een bijzondere verantwoordelijkheid heeft omdat hij passagiers bedrijfsmatig vervoerd.

Ook de taxi-onderneming moet een vergunning hebben. De ondernemer dient diverse verklaringen te hebben die afgegeven wordt door de Duitse Kamer van

Koophandel dan wel via diploma's en referenties kunnen aantonen dat hij in staat is een onderneming te leiden.

Eventuele quota wat betreft aantal vergunningen is de verantwoordelijkheid van lokale en regionale overheden. Dit verschilt sterk per vervoergebied: in sommige steden is in het geheel geen maximum vastgesteld. In andere is dit wel het geval: hier worden in praktijk dan ook vergunningen verhandeld – de wet stelt hierbij wel als voorwaarde dat ook een groot deel van de onderneming zelf wordt overgedragen (auto's, andere voorzieningen).

Een nieuwe taxi-onderneming moet onder meer voldoen aan financiële voorwaarden en aantoonbare expertise om een onderneming te leiden. De aanvrager zelf wordt ook beoordeeld (betrouwbaarheid etc.). Taxi-chauffeurs zijn niet verplicht zich bij een collectief aan te sluiten, maar zijn dat in praktijk meestal wel.

Huurwagen met chauffeur

De wagens mogen niet rondrijden, op taxistandplaatsen staan of klanten van de straat oppikken, maar dienen bij een kantoor te wachten tot er een rit aangevraagd is. De auto moet dus direct terugrijden naar kantoor, tenzij er een direct een nieuwe reservering gemaakt is. Zowel het startpunt als het eindpunt moeten vaststaan voordat de rit aangenomen wordt. Ook mogen de auto's niet herkenbaar zijn als 'taxi'.

In tegenstelling tot bij taxi's mag de auto niet per zitplaats verhuurd worden, maar alleen als één geheel. De chauffeurs moeten een vergunning hebben die vijf jaar geldig is. De voorwaarden komen overeen met die van taxichauffeurs, de lokale kennistest is alleen verplicht in steden met meer dan 50 duizend inwoners.

Uber

Uber is actief in een vijf steden: Berlijn, Hamburg, Düsseldorf, München en Frankfurt. Naast UberBlack (of vergelijkbare diensten) en UberPOP wordt in enkele steden ook UberTaxi aangeboden. Deze laatste opereert conform de richtlijnen en tarieven van een reguliere taxidienst.

Tabel C.1

Aanbod in Duitse steden

Bron: uber.com (dd9 maart 2014)

Stad	Diensten	Opmerkingen
Berlijn	UberPOP	Tarief 35 ct per km*
	UberTaxi	
Düsseldorf	UberPOP	Tarief 35 ct per km*
	UberTaxi	
Frankfurt	UberPOP	
	UberBlack	
Hamburg	UberPOP	Tarief 35 ct per km*
	UberBlack	
	UberTaxi	
München	UberPOP	
	UberBlack	

*Dit tarief is dusdanig laag dat er in praktijk waarschijnlijk geen aanbod is (zie hieronder) *UberPOP*

UberPOP was 2 september jongstleden op nationaal niveau door de rechter verboden, een boete kon in die uitspraak oplopen tot 250 duizend euro per rit. Maar twee weken later schortte een andere rechter dit besluit weer op om procedurerechten. De zaak was te laat aangespannen, dit had binnen 2 maanden na de start van UberPOP moeten (engelse wikipedia, nos.nl). In die uitspraak is wel herhaald dat UberPOP niet aan de wettelijke vereisten voldoet. Het is verder niet duidelijk of er nog verdere procedures voor een landelijk verbod lopen.

De belangrijkste reden voor het verbod was dat de tarieven dusdanig hoog zijn, dat dit niet beschouwd kan worden als een tegen kostprijs delen van een auto. Het wordt daarom beschouwd als een commerciële autodienst die niet voldoet aan diverse hierboven beschreven wettelijke vereisten (vereisten aan chauffeurs, auto, onderneming).

In Berlijn, Hamburg en waarschijnlijk Düsseldorf is UberPOP verboden. Uber heeft hierop gereageerd door de tarieven van UberPOP in deze steden sterk te verlagen, tot 35 eurocent per kilometer.

Dit tarief is nog steeds hoger dan de variabele kosten, zodat in beginsel nog niet aan de wettelijke vereisten voldaan wordt, die aangeeft dat voor niet-commerciële diensten alleen variabele kosten vergoed mogen worden. Het tarief is uiteraard onaantrekkelijk voor chauffeurs, zodat in praktijk nauwelijks Uberdiensten tegen dit tarief aangeboden worden (WSJ). In Hamburg is medio januari door Uber aangekondigd alleen in de weekenden nog UberPOP aan te bieden.

UberBlack ea

UberBlack en vergelijkbare diensten zijn niet op nationaal niveau verboden geweest. Per stad waar de dienst aangeboden wordt zijn juridische procedures geweest.

De procedures hebben geleid tot een verbod in Berlijn en Hamburg. In Berlijn was de juridische argumentatie dat UberBlack geen taxidienst is maar een huurauto met chauffeur. De auto zou daarom voor elke rit van een 'basis' moeten vertrekken en na de rit daar weer heen moeten rijden (nu.nl, 17 april 2014). Omdat men in praktijk als echte taxi rondreed is de dienst verboden. In augustus werd dit herbevestigd ook vanuit veiligheidsoverwegingen: de auto's zijn niet gereguleerd, de chauffeurs hebben geen vergunning en de verzekering is onvoldoende (Wikipedia, engels). De maximale boete op overtreding bedraagt 25 duizend euro.

Blijkens berichten op internet had Uber de tarieven voor UberBlack in Berlijn verlaagd naar 35 eurocent per kilometer (conform UberPOP - zie hierboven), maar inmiddels wordt deze dienst blijkens de Ubersite hier niet meer aangeboden. In Hamburg wordt UberBlack blijkens de Uberwebsite nog wel aangeboden tegen een gebruikelijk tarief.

Uber heeft echter ook gereageerd door een nieuwe dienst – UberTaxi - aan te bieden.

UberTaxi

Deze dienst wordt aangeboden in Berlijn, Hamburg en Düsseldorf. De taxi's, chauffeurs en onderneming voldoen aan de lokale voorschriften. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de tariefstelling: de Uberwebsite linkt door naar de lokale

website waar de tarieven gegeven worden (in tegenstelling tot de andere diensten). Wel vinden chauffeurs en klanten elkaar via de Uberapp.

Blijkens de Duitse Wikipedia is er geen weerstand tegen deze dienst. Ook op internet zijn er na de aankondiging van de dienst geen berichten over procedures of andere protesten tegen deze dienst.

Bijlage D

Frankrijk

Wet- en regelgeving

In Frankrijk is sprake van kaderstellende nationale wetgeving. De verdere invulling van de regulering is de verantwoordelijkheid van lokale en regionale overheden. Er wordt in de wet onderscheid gemaakt naar taxi's, huurauto's met chauffeur en carpooling.

Taxi

De regelgeving rond taxi's is in 1995 ingevoerd. Taxi's dienen te voldoen aan de volgende vereisten (OECD, 2007; EIM, 2002; franse wikipedia).

- De chauffeur moet een examen hebben afgelegd om de kwaliteit van dienstverlening te garanderen. De opleiding wordt grotendeels georganiseerd door beroepsverenigingen en duurt 6 tot 9 maanden.
- De chauffeur moet een vergunning hebben diensten aan te bieden in een bepaalde gemeente of zone binnen een gemeente. Een bestaande (zogenoemde 'parkeer-') vergunning kan gekocht worden van een bestaande licentiehouders (in 2007 waren de gemiddelde kosten 100 duizend euro, in Parijs 180 duizend, in Nice 300 duizend euro). Ook kunnen nieuwe vergunningen aangevraagd worden bij de gemeente, die bepaalt dus hoeveel vergunningen er in omloop zijn. In Parijs wordt gewerkt met een wachtlijst - begin deze eeuw waren er zo'n 6 duizend aanvragen terwijl men ongeveer 100 nieuwe vergunningen per jaar uitgaf (een wachttijd van enige decennia dus).
- De zones waar klanten mogen worden opgepikt worden in de vergunning vastgesteld.
- De tarieven zijn gereguleerd (Parijs en rest van het land afzonderlijk).
- Er worden ook eisen gesteld aan het voertuig (taxibordje op auto, grootte etc.), hiervoor wordt een aparte vergunning afgegeven. Een taxi mag maximaal 9 zitplaatsen hebben (inclusief bestuurder).

Er worden geen specifieke eisen gesteld aan taxiondernemingen, het wordt beschouwd als een 'gewone' onderneming en moet aan dezelfde algemene eisen voldoen.

EIM (2002) geeft aan dat in vergelijking met andere landen de wetgeving in Frankrijk (samen met Duitsland) zeer gedetailleerd is. Er worden bijvoorbeeld zelfs eisen gesteld aan de kleding van chauffeurs.

In reactie op de recente discussies rond Uber en de daarop volgende wetswijzigingen heeft de overheid een internetapplicatie voor taxichauffeurs opgezet. Chauffeurs kunnen zich hier kosteloos voor inschrijven. De applicatie wordt benut voor het aanvragen van ritten. De Parijse taxibranche heeft nu ook een applicatie voor smartphones geïntroduceerd.

Huurauto met chauffeur

Op 15 oktober jongstleden is de Wet Thévenoud gepubliceerd in de Franse Staatscourant (LOI no. 2014-1104). Een kleine aanvulling is 30 december jl. gepubliceerd. Doel van deze wet was om de concurrentiepositie van chauffeurs met

auto niet te sterk te maken ten opzichte van taxi's. Dit met name naar aanleiding van de entree van Uber op de markt.

De wet stelt de volgende voorwaarden aan auto's met chauffeur (de informatie is gebaseerd op een artikel uit La Tribune van 2 oktober 2014 en Le Monde van 15 december 2014):

- Men mag alleen personen vervoeren op basis van een reservering. Er mogen dus geen mensen op straat of bij een standplaats opgepikt worden.
- Na de beëindiging van een rit is men verplicht terug te keren naar het hoofdkantoor of een parkeerplaats. Als men bij luchthavens zou willen wachten moet men dus een betaalde parkeerplaats nemen.
- Bij de reservering moet de totale ritprijs vaststaan.
- De chauffeur moet in het bezit zijn van een beroepskaart die wordt verkregen na een opleiding van 250 uur.
- Er moet een verzekering tegen beroepsaansprakelijkheid zijn.
- Men mag geen gebruik maken van lokatie-apparatuur waar klanten gebruik van kunnen maken als ze nog niet hebben gereserveerd. Dat mogen alleen taxi's.

Op 30 december 2014 is er één uitvoeringsartikel extra gepubliceerd dat bemiddelaars verplicht één keer per jaar na te gaan of de chauffeurs aan de hierboven genoemde voorwaarden voldoen.

Carpoolen

Wat betreft carpoolen stelt de wet dat dit alleen mag indien een particulier die het traject toch aflegt aan een ander persoon voorstelt mee te rijden en de kosten te delen. Het is strafbaar om een systeem te op te zetten dat personen die niet zijn geregistreerd als taxichauffeur of chauffeur met auto met elkaar in contact brengt om een vervoerdienst aan te bieden. Dit kan resulteren in een maximale gevangenisstraf van 2 jaar en 300 duizend euro boete. Voor een bedrijf kan deze boete oplopen tot 1,5 miljoen euro en een verbod om actief te zijn in Frankrijk voor 5 jaar.

Uber

Aangeboden diensten

Uber biedt diensten aan in vijf steden en één regio: Parijs, Lille, Lyon, Toulouse, Cote d'Azur en Bordeaux. Het aantal en type diensten verschilt per stad. Overal wordt UberPOP aangeboden, in diverse steden meer diensten. In Parijs worden de meeste typen diensten aangeboden.

Stand van zaken

Er zijn diverse juridische procedures geweest, waarbij de ene keer Uberdiensten verboden werden en in een volgende uitspraak weer niet. Ook gold enige tijd de regel dat Uber chauffeurs 15 minuten moesten wachten voordat men een passagier mocht ophalen.

Na de recente wetswijziging van 30 december is UberPOP volgens het ministerie verboden omdat men niet voldoet aan de eisen voor auto met chauffeur of carpoolen. Of dit echt het geval is, is nog onduidelijk. De verplichting voor de verzekering is uitgesteld tot 1 juli 2015, de beroepskaart wordt ook pas in de loop van dit jaar ingevoerd.

Uber heeft twee rechtszaken aangespannen over:

- Het gebruik van locatieapparatuur. Uber vraagt zich af of dit artikel niet in strijd is met de grondwet door afbreuk te doen aan de vrijheid van beroepsuitoefening, het recht op eigendom en het beginsel van gelijke behandeling.
- Vaststellen van tarieven: Uber vraagt zich af of de regelgeving niet in strijd is met het beginsel van gelijke behandeling.

Verwacht wordt dat er in tweede helft van 2015 uitspraak gedaan zal worden.

Bijlage E Spanje

Wet- en regelgeving

Voor Spanje is geen gestructureerd overzicht van wet- en regelgeving gevonden. Op basis van diverse kleinere bronnen op internet komt het volgende beeld naar voren:

- De regels over toetreding op de taximarkt gelden op nationaal niveau regels, maar zijn in praktijk voor een groot deel gedelegeerd naar lokale overheden (ECMT, 2007).
- Het aantal huurauto's met chauffeur is wettelijk gemaximeerd op 1 per 30 taxi's. In praktijk betreft dit daarom alleen een luxe limousine service (grande tourismos in grote steden).
- Taxi-ondernemers moeten ook chauffeur zijn.
- Er wordt een competentie-examen afgenomen, waaronder een lokale kennistest. Ook is een verklaring van goed gedrag vereist.
- Auto's worden jaarlijks gekeurd en een taxameter en taxiteken is verplicht.
- Taxi's zijn verplicht op verzoek een kassabon te geven (incl. de gegevens van de taxi).
- Lokale overheden bepalen de tarieven en tariefstructuur. Die moeten in de taxi te zien zijn.
- Er gelden twee tariefsystemen: één voor maandag-zaterdag overdag en één voor de andere tijdstippen (inclusief feestdagen). Lokale overheden beslissen over de precieze tijden. Daarnaast kunnen er supplementen vastgesteld worden (bijvoorbeeld voor bagage, rit naar luchthaven).

In Madrid en Barcelona hebben de lokale overheden voorschriften uitgewerkt voor het uiterlijk van de taxi. In Madrid is voorgeschreven dat een taxi wit of zwart moet zijn met een rode band en gele blokken. In Barcelona zijn de taxi's verplicht geel-zwart van kleur.

Uber

In Madrid, Valencia en Barcelona werd de dienst UberPOP aangeboden. De overige diensten worden in Spanje niet aangeboden. UberPOP is door de rechter verboden in Spanje. Dergelijke (deel) ritten mogen blijkens de uitspraak geen winstoogmerk hebben: in de Spaanse wet staat expliciet dat particulieren geen hoger tarief mogen ontvangen voor een rit dan de transportkosten (en eventueel een kleine fooi). Aangezien de tarieven hoger liggen, wordt het beschouwd als een commerciële dienst waarvoor een vergunning nodig is. De chauffeurs hebben geen licentie, daarom is de dienst verboden (Business Insider, 9 oktober 2014; nu.nl, 6 oktober 2014).

In Madrid bedragen de boetes voor Uber chauffeurs 4-6 duizend euro, deze kunnen oplopen tot 18 duizend euro. In Barcelona werd in april jl. afzonderlijke regelgeving ingevoerd die inbeslagname van UberPOP taxi's mogelijk maakt. Eind 2014 kondigde Uber aan zich tijdelijk uit Spanje terug te trekken in afwachting van het lopende hoger beroep (nu.nl, 31 dec 2014).

Indien Uber een andere dienst zou willen aanbieden, zoals UberBlack, dan kan hiervoor een vergunning worden aangevraagd. Aangezien de auto's echter particulier bezit zijn (dus niet van een onderneming), is het aantal beperkt tot een

dertigste van het aantal reguliere taxivergunningen (zie hierboven). Er zijn daarom niet of nauwelijks vergunningen beschikbaar. Dit is volgens Business Insider de reden dat het introduceren van andere Uberdiensten niet wordt overwogen.

Bijlage F Verenigd Koninkrijk

Wet- en regelgeving

In het VK hebben lokale overheden grote bevoegdheden om de markt te reguleren. De nationale overheid geeft alleen een algemeen kader waarbinnen de regelgeving dient te blijven. Ook in het VK wordt er hierbij onderscheid gemaakt tussen taxi's en huurauto's met chauffeur. Taxi's mogen zowel telefonisch geboekt worden als op straat en standplaatsen klanten oppikken. Huurauto's mogen alleen telefonisch of anderszins gereserveerd worden.

Algemeen kader

De nationale overheid heeft algemene uitgangspunten geformuleerd. Die gelden zowel voor taxi's als huurauto's met chauffeur (gov.uk; OECD, 2007):

- Iedere taxi en huurauto moet drie vergunningen hebben:
 - De ondernemingsvergunning geldt maximaal 5 jaar
 - de chauffeursvergunning maximaal 3 jaar
 - de auto-vergunning maximaal 1 jaar.
- De chauffeur moet een werkvergunning hebben en minimaal een jaar een rijbewijs.
- Huurauto's moeten verplicht een ander uiterlijk hebben dan taxi's.
- Een auto mag maximaal 8 zitplaatsen voor passagiers hebben.
- Een lokale autoriteit mag maximaal 3x per jaar een auto testen.
- Een verzekering is verplicht.
- De tarieven van ritten naar buiten het vervoergebied zijn niet gereguleerd.

In praktijk verschilt de mate van regulering sterk per stad/regio. Zo hanteren sommige gebieden quota voor het aantal vergunningen, andere niet. Ook de vereisten aan auto's, chauffeurs en dergelijke verschillen sterk per gebied. Hieronder wordt specifiek ingegaan op de regulering in Londen.

Londen

De lokale regulering van taxi's en huurauto's met chauffeur kennen grote overeenkomsten (tfl.gov.uk; OECD, 2007). Er zijn zowel chauffeursvergunningen voor het gehele grondgebied ('green badge') als voor suburbane gebieden ('yellow badge'). Het verkrijgen hiervan hangt met name samen met de kennistest (zie hieronder).

De richtlijnen gelden zowel voor taxi's als huurauto's met chauffeur. De regelgeving met betrekking tot de chauffeursvergunning zijn in Londen als volgt:

- Minimum leeftijd is 21 jaar.
- Minimaal 3 jaar in bezit van een rijbewijs zijn.
- Geen strafblad (bij verlenging wordt dit opnieuw gecontroleerd)
- Medische keuring (ook bij verlenging)
- Lokale kennistest. Voor taxichauffeurs geldt de zogeheten 'London Knowledge' - dit wordt vaak het moeilijkste examen ter wereld genoemd. Het duurt al gauw 2-4 jaar voordat deze gehaald kan worden voor heel Londen, maar kan ook gehaald worden voor 9 afzonderlijke suburbane gebieden (ten behoeve van de 'yellow badge'). Voor chauffeurs van huurauto's geldt ook topgrafische test maar die is veel minder zwaar.

- Speciale rijkeuring – hierbij wordt het gezichtsvermogen en speciale rijvaardigheden getest.

Hoe taxi's eruit zien en aan welke voorwaarden eruit moeten zien en waar ze aan moeten voldoen is in Londen sterk gereguleerd. Voor huurauto's met chauffeur geldt conform de landelijke regels dat ze er juist niet uit mogen zien als een taxi. Verder geldt:

- Jaarlijks wordt een nieuwe autovergunning gegeven
- Een taxi mag niet ouder zijn dan 15 jaar. Een nieuwe vergunning wordt bij huurauto's alleen afgegeven als die jonger dan 5 jaar is, bij verlenging geldt 10 jaar als grens.
- de auto moet aan emissienormen voldoen. Voor een nieuwe taxivergunning geldt minimaal de Euro 5 norm, voor een huurauto de Euro 4 norm.
- De vergunning wordt alleen aan de eigenaar van de auto gegeven, niet aan een andere chauffeur of een onderneming.
- Het is verplicht de vergunning op voor- als achterrait duidelijk zichtbaar tonen (soms uitzonderingen bij huurauto's met chauffeur).
- Advertenties aan bijvoorbeeld de buitenkant moeten voldoen aan strikte richtlijnen
- Taxi's moeten een taxameter hebben.

Voor een vergunning als taxi-ondernemer geldt alleen de specifieke eis dat de aanvrager minimaal 21 jaar is. De vergunning wordt verstrekt aan de eigenaar van de auto – deze kan chauffeurs (met vergunning) inhuren. Er wordt gekeken naar de auto's waarmee gereden wordt, het gedrag cq overtredingen van taxiregels in het verleden en dergelijke.

Voor huurauto-ondernemingen zijn twee typen ondernemingsvergunningen:

- een kleinbedrijf vergunning voor één of twee auto's
- een standaard vergunning voor meerdere auto's.

Deze vergunning is vijf jaar geldig. Men is verplicht te opereren vanuit een basis, die is opgenomen in de vergunning. De lokale autoriteit moet hiervoor expliciet toestemming geven. Het is verplicht daar een vaste telefoonverbinding te hebben.

Uber

Aangeboden diensten

Uber is actief in drie steden (Londen, Manchester en Leeds). In tegenstelling tot de eerder besproken landen wordt hier de dienst UberX aangeboden. Dit is een goedkopere en minder luxe versie van UberBlack, maar werkt op dezelfde manier (dus niet met particuliere auto's). Daarnaast zijn er in Londen en Manchester luxere diensten die hetzelfde werken. UberPOP wordt in het VK niet aangeboden.

In Londen is er daarnaast de dienst UberTaxi geïntroduceerd. Deze werkt met de door de overheid gereguleerde tarieven. Het tarief begint te lopen zodra het pick-up punt wordt bereikt.

Stand van zaken

Uber is vooralsnog toegestaan en heeft een licentie als huurauto-onderneming in de steden waar men actief is. De chauffeurs zijn zelf verantwoordelijk voor de chauffeur- en autovergunning. In Londen heeft de vervoersautoriteit wel aangekondigd bij de rechter na te gaan of de dienst inderdaad legaal is.

Bijlage G Uber in overige landen

UberPOP in andere EU landen

Uber is verder nog actief in 12 EU landen. In Italië, Polen en Tsjechië wordt UberPOP aangeboden, in de andere 9 landen is dit niet het geval.

Italië

Hier is met name Milaan in het nieuws geweest, dit was de eerste stad waar UberPOP werd geïntroduceerd (naast eerder al UberBlack). Inmiddels is blijkens de Uber website UberPOP ook geïntroduceerd in Genua, Padua en Turijn. In Rome wordt UberPOP niet aangeboden, wel andere diensten.

Op 5 november jl. is een auto van UberPOP in Milaan in beslag genomen omdat deze niet aan de veiligheidsvoorschriften zou voldoen. Er loopt hieromtrent nu een rechtszaak (autotoday.it, 2014). Voor zover bekend is er nog geen uitspraak.

In de overige steden is UberPOP pas relatief kort geleden ingevoerd. Er zijn wel protesten en discussies, maar er is geen informatie gevonden over lopende procedures.

Polen

In augustus 2014 werd UberPOP in Warschau gelanceerd. Op basis van een scan op internet is geen informatie gevonden over grootschaligere protesten, procedures of rechtszaken of specifieke eisen die aan chauffeurs gesteld worden.

Tsjechië

Uber is sinds augustus 2014 in Praag actief met de dienst UberBlack, sinds december 2014 ook met UberPOP.

Er wordt in Tsjechië geen onderscheid gemaakt tussen taxi's en huurauto's met chauffeur. Uber valt dus onder de taxiwetgeving. Hierbij geldt Uber niet als taxi-onderneming – de Uber chauffeurs zijn dit wel. De app en onderneming zijn daardoor legaal, de chauffeurs moeten voldoen aan de wet- en regelgeving. Hierbij geldt het volgende:

- De markttoegang is in beginsel vrij (geen maximum aantal vergunningen)
- Er zijn algemene richtlijnen voor ondernemingen
- Men moet opgenomen zijn in het taxi-register
- Een chauffeursvergunning is verplicht
- De auto moet een teken op het dak en een taxameter hebben.
- Lokale overheden kunnen aanvullende eisen stellen, zoals een lokale kennistest, de (maximum) tarieven en aanwijzen van taxi standplaatsen.

UberBlack voldoet onder meer niet aan de richtlijnen omdat de auto's geen taxiteken op het dak en geen taxameter hebben. Er zijn hierover juridische procedures geweest, die geleid hebben tot boetes. Op dit moment loopt een beroepsprocedure.

UberPOP is nog zo recent geïntroduceerd dat er nog geen inspecties van auto's en dergelijke geweest zijn.

Overige Uberdiensten in de EU

Uber is actief in de volgende landen (cf www.uber.com dd 9 maart 2015⁴):

- Bulgarije – Sofia: UberX
- Denemarken – Kopenhagen: UberBlack
- Finland – Helsinki: UberBlack
- Griekenland – Athene: UberTaxi (20% lagere tarieven dan de formele)
- Hongarije – Boedapest: UberX
- Ierland: Dublin - UberX en Black (bij UberX 10% lagere tarieven dan officiële tarieven)
- Oostenrijk – Wenen: UberX en UberBlack.
- Portugal – Lissabon: UberX en UberBlack; Porto: UberX
- Roemenië – Boekarest: Uber X.
- Zweden: Göteborg – UberBlack. Stockholm: UberX, UberBlack en UberLux. In Stockholm heeft de overheid de eis laten vallen dat een taxameter aanwezig moet zijn in de auto.

Uber: rest van de wereld

Uber is actief in veel landen in de wereld. Hieronder wordt de stand van zaken in enkele landen vermeld (op basis van een quick scan op internet).

- Nieuw Zeeland: in Nieuw-Zeeland wordt in enkele steden UberPOP aangeboden. Geen andere diensten. Er wordt op internet geen melding gemaakt van juridische procedures.
- China heeft UberPOP en vergelijkbare diensten verboden. UberBlack is hier wel toegestaan (nu.nl; 9 januari 2015).
- Verenigde Staten: er is geen regelgeving op nationaal niveau, maar op het niveau van staten en steden. De volgende informatie is in een snelle scan gevonden:
 - wetgeving in Californië en Washington DC is aangepast om UberPOP toe te laten.
 - In Nevada (o.a. Las Vegas) is Uber verboden. Uber voldoet daar niet aan de gestelde eisen omtrent het testen van chauffeurs en auto's en het hebben van bepaalde verzekeringen (reviewjournal, 26 nov 2014).
 - In Portland loopt een rechtszaak om Uber te verbieden totdat het bedrijf vergunningen heeft.
 - In Illinois is wetgeving in voorbereiding die strengere eisen stelt (checks achtergrond chauffeurs, verplichting dunbevolkte regio's en rolstoelen te bedienen).
 - In San Francisco en Los Angeles lopen rechtszaken.
 - In Miami is Uber verboden.
 - In New York is Uber toegestaan (niet zijnde een taxi want je kunt hem niet op straat aanhouden). UberTaxi is daar echter verboden – het variabele betalingssysteem is niet in lijn met de taxiwetgeving.

⁴ De site oogt niet up to date. Zo worden Den Haag en Utrecht niet genoemd als stad waar diensten aangeboden worden. Wel worden de Spaanse steden genoemd – hier heeft Uber zich teruggetrokken.

Colofon

Dit is een uitgave van het
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Maart 2015
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Auteur:
Sytze Rienstra, Peter Bakker, Johan Visser

Vormgeving en opmaak:
Huisstijl MinIenM

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965
Fax : 070 456 7576

Website : www.kimnet.nl
E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM (via kimpublikaties@minienm.nl) of als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.