

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2010-2011

30 MARS 2011

PROPOSITION DE RÉSOLUTION relative aux taxis bruxellois

(déposée par M. Didier GOSUIN (F), Mme Caroline PERSOONS (F), M. Serge de PATOUL (F) et Mme Viviane TEITELBAUM (F))

Développements

Le 29 juillet 2010, le secteur des taxis a signé l'accord sectoriel, accord portant notamment sur les tarifs mais également sur l'identité visuelle. Or, dans sa réponse à une question d'actualité du 12 novembre 2010, la Ministre compétente soulignait que le projet de la nouvelle identité visuelle avait été présenté sous la précédente législature et n'avait pas obtenu l'accord du secteur.

Dans l'accord sectoriel du 29 juillet 2010, signé par plusieurs associations¹, l'identité visuelle est certes abordée mais il n'est nulle part fait mention du choix des couleurs. Ce qui a par contre été avalisé, c'est le principe de la bande à damier sur les flancs du véhicule, bande dont le support serait adhésif ou magnétique.

BRUSSEL HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2010-2011

30 MAART 2011

VOORSTEL VAN RESOLUTIE betreffende de Brusselse taxi's

(ingediend door de heer Didier GOSUIN (F), mevrouw Caroline PERSOONS (F), de heer Serge de PATOUL (F) en mevrouw Viviane TEITELBAUM (F))

Toelichting

Op 29 juli 2010, heeft de taxisector het sectoraal akkoord ondertekend, een akkoord dat met name betrekking heeft op de tarieven maar ook op de visuele identiteit van de taxi's. In haar antwoord op een dringende vraag van 12 november 2010, heeft de bevoegde minister echter onderstreept dat het ontwerp voor de nieuwe visuele identiteit van de taxi's tijdens de vorige zittingsperiode voorgesteld is en dat de sector het toen niet heeft goedgekeurd.

In het sectoraal akkoord van 29 juli 2010, dat door verschillende verenigingen¹ ondertekend is, komt de visuele identiteit wel aan bod, maar nergens wordt melding gemaakt van de keuze van de kleuren. Er is wel ingestemd met het dambordmotief voor de zijkanten van de wagens, op een zelfklevende of magnetische strook.

¹ Association des Taxis bruxellois, Union professionnelle des exploitants de taxis et taxis-camionnettes, Unitax-Brabant, BUT, Fédération nationale des exploitants indépendants de taxis, Groupement national des entreprises de Taxis et voitures de location, Ingoboka-Taxi, Union professionnelle des Exploitants de Taxis bruxellois, Fect, CGSLB, CSC, ACV et la Ministre Brigitte Grouwels.

¹ Association des Taxis bruxellois, Union professionnelle des exploitants de taxis et taxis-camionnettes, Unitax Brabant, BUT, Fédération nationale des exploitants indépendants de taxis, de Nationale Groepering van Taxibedrijven en van de Bedrijven voor het Verhuren van Voertuigen, Ingoboka-Taxi, Union professionnelle des Exploitants de Taxis bruxellois, Fect, CGSLB, CSC, ACV en minister Brigitte Grouwels.

Le 24 septembre 2010, le comité consultatif s'est réuni et le projet d'arrêté fixant la nouvelle identité visuelle était exposé. A cette occasion, plusieurs réserves avaient été émises par le secteur, notamment par rapport aux taxis indépendants et donc au sujet du support utilisé, à savoir la bande adhésive ou magnétique et le fait que certaines voitures ne permettent pas le support magnétique à cause de la matière de la carrosserie. Une autre réserve concernait le prix d'achat de la bande à damier. L'acquisition de la bande à damier est à charge du secteur et doit s'opérer par l'intermédiaire de l'administration. Alors que le prix demandé par l'administration est de 60 € (htva), le prix du marché serait bien moindre, on parle d'un montant de 25 à 40 € selon les modèles.

Le 29 octobre dernier, la Ministre de la Mobilité a communiqué la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois. Les couleurs choisies sont le jaune mangue et le noir, couleurs dénoncées déjà par le passé par le secteur mais également par de nombreux Bruxellois ainsi que par des interpellations au Ministre Pascal Smet, compétent lors de la précédente législature pour le transport rémunéré de personnes. En plus des bandes à damier flanquées de l'Iris et du numéro d'identification du taxi, de nouveaux spoutniks décoreront les toits des taxis, ils remplaceront les spoutniks jaunes et bleus actuels. Ils seront désormais noirs, marqués du logo « TAXI » et habillés d'un motif à damiers (jaune et noir) et de l'Iris. Cette mutation des taxis devait démarrer le 1er janvier 2011.

Or, c'est seulement le 18 mars 2011 que le Moniteur belge a publié l'arrêté du 3 mars 2011 du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services des taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et fixant la nouvelle identité visuelle des véhicules de taxis. Cet arrêté est entré en vigueur le 1er mars 2011.

Même si la Ministre justifie le choix de cette couleur pour coller à des considérations pratiques et sécuritaires et calquer la couleur de nos taxis sur les taxis new-yorkais ou barcelonais, on se demande bien alors pourquoi on l'y a associé au noir, ceci dans le climat communautaire que l'on connaît.

De surcroît, les couleurs de notre Région sont le jaune et le bleu, pourquoi ne pas promouvoir les couleurs de notre Région ? Comment se fait-il que le gouvernement bruxellois puisse symboliquement accepter ce choix de couleurs alors qu'il s'agit là des couleurs d'une autre Région du pays et que nos couleurs répondent également aux considérations pratiques recherchées par le gouvernement pour améliorer l'identité visuelle de nos taxis. De plus, la Belgique est la capitale de l'Europe. Il ne me semble pas fou que les couleurs de Bruxelles et de l'Europe constituent la base de la charte graphique des taxis bruxellois.

Op 24 september 2010, is het adviescomité bijeengekomen en is een toelichting gegeven bij het ontwerp van besluit tot vaststelling van de nieuwe visuele identiteit. De sector heeft toen bij een aantal punten voorbehoud gemaakt, met name inzake de zelfstandige taxi's en dus de zelfklevende of magnetische strook en het feit dat men op sommige wagens geen magnetische strook kan aanbrengen wegens het voor de carrosserie gebruikte materiaal. Een andere opmerking ging over de aankoopprijs van het dambordmotief. De sector draait op voor de aankoop, die moet gebeuren via het bestuur. Het bestuur vraagt daarvoor 60 euro (excl. btw), maar de marktprijs zou veel lager liggen, er wordt gesproken over een bedrag van 25 tot 40 euro naargelang het model.

Op 29 oktober 2010, heeft de minister voor Mobiliteit de nieuwe visuele identiteit van de Brusselse taxi's voorgesteld. Er is gekozen voor mangogel en zwart, kleuren die reeds in het verleden door de sector aan de kaak gesteld zijn maar ook door veel Brusselaars, alsook in interpellaties aan minister Pascal Smet, die tijdens de vorige zittingsperiode bevoegd was voor het bezoldigd personenvervoer. Naast de dambordmotieven dat onderbroken wordt door de iris en het identificatienummer van de taxi, zullen nieuwe lichtbakken de daken van de taxi's sieren ter vervanging van de huidige geelblauwe lichtbakken. Voortaan zullen die zwart zijn, met het logo "TAXI" en met een dambordmotief (geel en zwart) en de iris. Die nieuwe look had een feit moeten zijn op 1 januari 2011.

Het besluit van 3 maart 2011 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van 29 maart 2007 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuur van voertuigen met chauffeur en houdende vaststelling van de nieuwe visuele identiteit van de taxivoertuigen is echter pas op 18 maart 2011 bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Dat besluit trad in werking op 1 maart 2011.

De minister verantwoordt de keuze voor deze kleur met praktische en veiligheidsoverwegingen en met verwijzing naar de kleuren van de taxi's in New York en Barcelona, maar toch vragen wij ons af waarom er gekozen is voor zwart, gelet op het alombekende communautaire klimaat.

Bovendien zijn de kleuren van ons Gewest geel en blauw. Waarom dan niet de kleuren van ons Gewest promoten? Hoe komt het dat de Brusselse regering die kleuren symbolisch kan aanvaarden, terwijl dat de kleuren van een ander Gewest zijn en onze kleuren ook voldoen aan de praktische overwegingen van de regering om de visuele identiteit van onze taxi's te verbeteren. Bovendien is Brussel de hoofdstad van Europa. Het zou toch logisch zijn om de kleuren van Brussel en Europa als basis te gebruiken voor de grafische vormgeving van de Brusselse taxi's.

La Ministre compétente pour les taxis a déclaré à la presse, puis confirmé lors d'une question d'actualité et d'interpellations développées en séance plénière du 12 novembre 2010 et en commission de l'Infrastructure du 8 décembre 2010 que cette nouvelle identité était le fruit de longues tractations avec le secteur des taxis.

En même temps, suite à la manifestation du 29 octobre 2010, la Ministre s'est engagée à organiser une nouvelle réunion du comité de concertation avec les représentants du secteur, réunion qui s'est d'ailleurs tenue le 8 décembre 2010 et qui a été émaillée d'incidents venant d'une partie du secteur non convié.

Suite à cette réunion du 8 décembre, et à la volonté de la Ministre de vouloir résoudre les problèmes du secteur, l'arrêté du 3 mars 2011 confirme sa position initiale et ne résout en rien les questions que se pose une partie du secteur.

Lorsque l'on voit le nombre de taxis bruxellois mobilisé lors de la manifestation du 30 mars 2011 dans les rues de Bruxelles, on constate aisément que ce n'est pas une minorité d'insatisfaits qui parade mais plutôt un grand nombre de taximen indépendants qui s'inquiètent pour leur avenir et l'avenir de leur profession.

Il est important de préciser qu'approximativement la moitié des taxis bruxellois sont des taxis indépendants, que certains chauffeurs de taxis indépendants utilisent leur véhicule à des fins privées et doivent pouvoir banaliser facilement, sans dégradation et à moindres coûts leur véhicule lorsqu'ils ne travaillent pas. De plus, environ 15% des chauffeurs de taxis paient leurs taxes de circulation afin d'utiliser leur véhicule à des fins privées.

A côté de cette question de l'identité visuelle, le secteur des taxis est confronté à des problèmes bien plus fondamentaux et pour leur activité quotidienne, et pour leur futur.

Ainsi, alors qu'ils exercent une mission de service public, de nombreux sites propres accessibles aux véhicules de la STIB ne leur sont pas accessibles. D'autre part, de nombreuses places de stationnement réservées aux taxis sont squattées par des particuliers et ils ont parfois beaucoup de difficultés à ce que l'autorité publique, la police, fasse respecter ce type de stationnement. Cette situation se retourne parfois contre les taxis eux-mêmes qui peuvent se faire verbaliser pour stationnement gênant car, à côté d'eux, un particulier s'est garé sur un stationnement taxi.

En outre, aujourd'hui, les licences taxis ne sont pas considérées comme des fonds de commerce, ce qui ouvre la porte à toute une série de dérives au désavantage des taxis indépendants, notamment lorsqu'ils souhaitent arrêter de travailler.

De minister bevoegd voor de taxi's heeft in de pers verklaard en vervolgens in het kader van een dringende vraag en interpellaties in de plenaire vergadering van 12 november 2010 alsook in de commissie voor de infrastructuur van 8 december 2010 bevestigd dat die nieuwe identiteit het resultaat was van lange onderhandelingen met de taxisector.

Terzelfder tijd heeft de bevoegde minister na de betoging van 29 oktober 2010 beloofd om een nieuwe vergadering van het overlegcomité met de vertegenwoordigers van de sector te organiseren. Die vergadering had plaats op 8 december 2010 en verliep met veel incidenten die veroorzaakt werden door een deel van de sector die niet uitgenodigd was.

Na de vergadering van 8 december en ingevolge de wil van de minister om de problemen van de sector op te lossen, bevestigt het besluit van 3 maart 2011 haar initieel standpunt en biedt geenszins een oplossing voor de problemen waarmee een deel van de sector wordt geconfronteerd.

Gelet op het aantal Brusselse taxibestuurders die op 30 maart 2011 in de straten van Brussel betoogden, is het duidelijk dat het niet om een minderheid van misnoegde taxichauffeurs gaat, maar om een groot aantal zelfstandige taxibestuurders die zich zorgen maken over hun eigen toekomst en die hun beroep.

Er zij op gewezen dat bij benadering de helft van de Brusselse taxichauffeurs zelfstandig is, dat sommige taxibestuurders hun voertuig voor privédoeleinden gebruiken en hun voertuig vlot, zonder beschadiging en zonder noemenswaardige kosten moeten kunnen omvormen tot een gewoon voertuig wanneer ze niet aan het werk zijn. Bovendien betaalt ongeveer 15% van de taxichauffeurs verkeersbelasting om hun voertuig voor privédoeleinden te gebruiken.

De taxisector wordt niet alleen geconfronteerd met de kwestie van de visuele identiteit, maar ook met fundamentele problemen voor hun dagelijkse beroepsbezighed en hun toekomst.

De taxichauffeurs vervullen een openbare dienstopdracht, maar ze mogen geen gebruik maken van de eigen banen die voor de MIVB-voertuigen zijn aangelegd. Voorts worden vele standplaatsen voor taxi's ingenomen door particulieren. De taxisector ondervindt veel problemen om de overheid, te weten de politie, ertoe aan te zetten dat verbod te doen naleven. Die situatie speelt soms in het nadeel van de taxichauffeurs zelf, die bekeurd kunnen worden wegens hinderlijk parkeren, omdat ze hun taxi parkeren naast een privévoertuig dat onterecht op hun standplaats staat.

Bovendien worden de taxivergunningen vandaag niet beschouwd als handelsfondsen. Dat zet de deur open voor een hele reeks ontsporingen die de zelfstandige taxichauffeurs benadelen wanneer ze wensen te stoppen met werken.

Enfin, un conflit lié à une affaire de prix entre les Taxis verts et les Taxis bleus avait débouché sur une action en cessation introduite par les Taxis bleus devant le tribunal de commerce de Bruxelles. Les Taxis verts avaient obtenu du tribunal qu'il interdise aux Taxis bleus de diffuser des courses dont les points de départ et d'arrivée sont situés à Bruxelles à leurs affiliés qui ne sont pas établis à Bruxelles, car ils n'ont pas l'autorisation de la Région.

Ces six sociétés de taxis établies en Flandre font partie des Taxis bleus. Elles se retrouvaient victimes de cette décision et ont fait tierce opposition devant la Cour d'appel, qui leur a donné raison.

Ainsi, la Cour d'appel note que « *la réglementation en vigueur à Bruxelles ne concerne que les exploitants établis sur son territoire, que seuls ces derniers doivent être titulaires d'autorisations délivrées par la Région pour y effectuer des courses dont les points de départ et d'arrivée se trouvent dans ladite Région et que seuls ces derniers sont tenus de regagner un emplacement réservé aux taxis après avoir effectué leur course dans la Région* ».

Donc, d'après la Cour, rien n'empêche les exploitants de taxis des autres Régions d'effectuer des courses dont les points de départ et d'arrivée sont situés en Région bruxelloise.

Mais la Cour va plus loin puisqu'elle considère qu'en vertu du principe de reconnaissance mutuelle, inhérent à l'union économique et monétaire entre les composantes de l'Etat, un exploitant de taxis basé dans une Région doit pouvoir exercer cette activité sur le territoire des autres.

Elle admet cependant une seule exception : l'imposition de règles plus strictes pour atteindre un objectif légitime. Cependant, pour la Cour d'appel, la volonté de protéger les services de taxis bruxellois des autres opérateurs, au seul motif qu'ils sont établis dans une autre Région, ne peut être interprété comme un objectif légitime.

Or, même si en théorie cette décision permet aux taxis bruxellois de prendre des passagers sur le territoire des autres Régions, les taxis bruxellois sont, de fait, interdits à l'aéroport de Bruxelles-National.

Compte tenu de ce qui précède, on comprend que les préoccupations du secteur des taxis ne s'arrêtent pas à leur identité visuelle qui est très périphérique et superfétatoire par rapport à tous les problèmes pratiques qu'ils rencontrent au quotidien et pour lesquels le gouvernement doit trouver des solutions de manière urgente.

Didier GOSUIN (F)
 Caroline PERSOONS (F)
 Serge de PATOUL (F)
 Viviane TEITELBAUM (F)

Ten slotte had het taxibedrijf Taxis bleus, wegens een conflict over tarieven met Taxis verts, een vordering tot staking ingediend bij de rechtbank van koophandel van Brussel. Taxis verts had van de rechtbank verkregen dat Taxis bleus geen ritten waarvan de vertrek- en aankomstpunten in Brussel liggen, meer mocht geven aan hun leden die niet in Brussel zijn gevestigd, want die hebben geen vergunning van het Gewest.

De leden in kwestie zijn zes taxibedrijven die in Vlaanderen zijn gevestigd. Ze werden benadeeld door die uitspraak en hebben bijgevolg derdenverzet aangetekend bij het Hof van Beroep, dat hen in het gelijk heeft gesteld.

Het Hof van Beroep wijst erop dat de “*in Brussel vigerende verordening enkel geldt voor de exploitanten die op het Brussels grondgebied zijn gevestigd, dat enkel die laatsten houder moeten zijn van een door het Gewest afgegeven vergunning om er ritten te verzorgen waarvan de vertrek- en aankomstpunten in het vooroemde Gewest liggen, en dat enkel die laatsten na een rit in het Gewest opnieuw naar een taxistandplaats moeten.*”

Volgens het Hof staat bijgevolg niets de taxibedrijven van de andere Gewesten in de weg om ritten te verzorgen waarvan de vertrek- en aankomstpunten in het Brussels Gewest liggen.

Het Hof gaat evenwel verder, aangezien het van oordeel is dat een in een bepaald Gewest gevestigd taxibedrijf zijn activiteit op het grondgebied van de andere Gewesten moet kunnen uitoefenen krachtens het principe van de wederzijdse erkenning, dat inherent is aan de economische en monetaire unie tussen de deelgebieden van de Staat.

Het Hof staat evenwel één uitzondering toe: het opleggen van striktere regels om een legitiem doel te bereiken. Volgens het Hof van Beroep, kan het streven om de Brusselse taxibedrijven te beschermen tegen de andere operatoren met als enige reden dat ze in een ander Gewest zijn gevestigd, evenwel niet als legitieme doelstelling worden beschouwd.

Zelfs als die beslissing de Brusselse taxibedrijven in theorie toestaat om passagiers op te pikken op het grondgebied van de andere Gewesten, worden de Brusselse taxi's in de praktijk evenwel de toegang tot de luchthaven Brussel-Nationaal ontzegd.

Gelet op het voorgaande, is het begrijpelijk dat de taxibedrijven niet alleen bekommert zijn om hun visuele identiteit, een zeer bijkomstige en onbelangrijke kwestie in vergelijking met alle praktische problemen die ze dagelijks ondervinden en waarvoor de regering dringend oplossingen moet vinden.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative aux taxis bruxellois

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Vu l'accord sectoriel du 29 juillet 2010 posant les bases d'une nouvelle identité visuelle pour les taxis bruxellois ;
- Vu la réunion du comité de concertation du 24 septembre 2010 lors de laquelle plusieurs réserves ont été émises par le secteur des taxis notamment quant à la qualité du support, adhésif ou magnétique, et quant au prix d'achat demandé par l'administration régionale ;
- Vu la réunion du comité de concertation du 8 décembre 2010 qui n'a pas pu aboutir à un accord suite à la manifestation qui s'est déroulée au même moment en marge de cette réunion ;
- Vu l'arrêté du 3 mars 2011 du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services des taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et fixant la nouvelle identité visuelle des véhicules de taxis;
- Vu que cet arrêté fixe cette nouvelle identité visuelle, à savoir une bande à damier de couleurs jaune mangue et noire sur les flancs et un nouveau modèle de spoutnik ;
- Que les nouvelles couleurs ne correspondent ni aux couleurs de la Région bruxelloise, ni à celles de l'Europe, qui sont le jaune et le bleu ;
- Vu le défaut de reconnaissance des licences de taxis comme fonds de commerce ;
- Vu le manque d'accessibilité des taxis aux places de stationnement et aux sites propres de la STIB ;
- Vu l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 8 mars 2011 et le défaut d'accessibilité des taxis bruxellois à l'aéroport de Bruxelles-National ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de Brusselse taxi's

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gelet op het sectoraal akkoord van 29 juli 2010 dat de bases legt voor een nieuwe visuele identiteit voor de Brusselse taxi's;
- Gelet op de vergadering van het overlegcomité van 24 september 2010 tijdens welke de taxisector voorbehoud heeft gemaakt inzonderheid bij de kwaliteit van de drager - kleefstrook of magneetstrook - en bij de door het gewestelijk bestuur gevraagde aankoopprijs;
- Gelet op de vergadering van het overlegcomité van 8 december 2010, die niet tot een akkoord heeft geleid, gelet op de betoging op hetzelfde moment in de marge van die vergadering;
- Gelet op het besluit van 3 maart 2011 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van 29 maart 2007 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuur van voertuigen met chauffeur en houdende vaststelling van de nieuwe visuele identiteit van de taxivoertuigen;
- Gelet op het feit dat voormeld besluit die nieuwe visuele identiteit vaststelt, te weten een dambordmotief in mangogeel en zwart op de zijkanten en een nieuw model van lichtbak;
- Dat de nieuwe kleuren niet overeenstemmen met de kleuren van het Brussels Gewest, noch met die van Europa, te weten blauw en geel;
- Gelet op het gebrek aan erkenning van de taxivergunningen als handelsfonds;
- Gelet op het feit dat de standplaatsen worden ingenomen door particulieren en de taxi's de eigen beddingen van de MIVB niet mogen gebruiken;
- Gelet op het arrest van het Hof van Beroep te Brussel d.d. 8 maart 2011 en het feit dat de Brusselse taxi's geen klanten mogen oppikken aan de luchthaven van Brussel-Nationaal;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'abroger l'arrêté du 3 mars 2011 ;
- de se concerter avec les autorités compétentes afin de permettre aux taxis bruxellois de prendre des clients à l'aéroport de Bruxelles-National tout comme les taxis flamands et wallons peuvent le faire en Région de Bruxelles-Capitale ;
- de veiller au respect strict des places de stationnement réservées aux taxis ;
- de veiller à ouvrir les sites propres de la STIB à la circulation des taxis ;
- d'inviter le gouvernement fédéral à reconnaître les licences de taxis comme des fonds de commerce.

Didier GOSUIN (F)
Caroline PERSOONS (F)
Serge de PATOUL (F)
Viviane TEITELBAUM (F)

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- het besluit van 3 maart 2011 op te heffen;
- overleg te plegen met de bevoegde overheden om de Brusselse taxi's de mogelijkheid te bieden klanten op te halen aan de luchthaven Brussel-Nationaal, net als de Vlaamse en Waalse taxi's kunnen doen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- er streng op toe te zien dat de voor de taxi's voorbehouden standplaatsen niet door particulieren worden ingenomen;
- ervoor te zorgen dat de taxi's de eigen beddingen van de MIVB mogen gebruiken;
- de federale regering te vragen de taxivergunningen te erkennen als handelsfonds.