

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1992-1993 (*)

8 MAART 1993

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**strekkende tot het snel nemen van
maatregelen met betrekking
tot de taxibedrijven**

(Ingediend door de heer Buisseret)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De taxiondernemingen in ons land tellen een wagenpark van 3 792 eenheden. Daaruit vloeit een tewerkstelling voort voor 4 218 personen. Daarbij komen ook nog eens een 2 000-tal taxivoerders die werken onder het statuut van zelfstandige.

In totaal verleent de taxisector werkgelegenheid aan $\pm$ 7 500 personen (taxivoerders, bedienden en onderhoudspersoneel).

De laatste tijd is het voor deze sector moeilijk om het hoofd boven water te houden.

Een van de belangrijkste functies is de sociale rol die ze vervullen. Ze brengen mensen bij elkaar, zowel zakenlui, huismoeders, bejaarden, gehandicapten, jongeren, fuifnummers enz. Zij doen beroep op een taxi, die ten slotte 24 uur op 24 uur paraat is, ook wanneer het openbaar vervoer niet of bijna niet meer functioneert.

Taxivoerders vervoeren iedereen. Zij zijn dikwijls de eerste contactpersoon met toeristen die ons land bezoeken, en zij dienen dan ook de nodige kennis te bezitten over de toeristische bezienswaardigheden van stad en streek.

(*) Tweede zitting van de 48^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1992-1993 (*)

8 MARS 1993

PROPOSITION DE RESOLUTION

**demandant que des mesures
soient prises rapidement en ce qui
concerne les entreprises de taxis**

(Déposée par M. Buisseret)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les entreprises de taxis travaillant dans notre pays disposent d'un parc de 3 792 véhicules et donnent de l'emploi à 4 218 personnes. A ce nombre, il faut ajouter environ 2 000 chauffeurs de taxi qui ont le statut de travailleur indépendant.

Au total, le secteur des taxis occupe quelque 7 500 personnes (chauffeurs, employés et personnel d'entretien).

Ces derniers temps, ce secteur éprouve de sérieuses difficultés à survivre.

Une des principales fonctions de ces entreprises est le rôle social qu'elles remplissent sur le plan des contacts entre personnes. Qu'il s'agisse d'hommes d'affaires, de mères de famille, de personnes âgées, de handicapés, de jeunes ou même de noceurs, la population peut en effet compter sur les taxis, 24 heures sur 24, même lorsque les transports en commun ne fonctionnent plus ou presque plus.

Les chauffeurs de taxis transportent tout le monde. Etant souvent les premières personnes avec lesquelles les touristes étrangers entrent en contact, ils sont obligés de connaître les curiosités touristiques de la ville et de la région dans laquelle ils circulent.

(*) Deuxième session de la 48^e législature.

Taxibedrijven hebben hun eigen specifieke rol in het mobiliteitsgebeuren. Een van de belangrijkste elementen in een taxibedrijf is de voerder. Hij moet een goede service verlenen maar dat is enkel mogelijk wanneer hij beschikt over een degelijke beroepskennis, wanneer hij zich veilig voelt en ernstig bezoldigd wordt.

Voor de veiligheid van de taxivoerders zou een minimum aan onderricht of training moeten worden voorzien in verband met overvallen, dit eventueel in samenwerking met de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) en de Gewest- en Gemeenschapsdienst voor Beroepsopleiding en Tewerkstelling (FOREM). Ook zou er verplicht preventieonderricht moeten komen in verband met het voorkomen van ongevallen.

Uit ondervinding weet men dat 12 uur stadsverkeer, meestal tégen de tijd, zeer stresserend is. De veiligheid van de passagiers is hier prioritair.

De meeste erkende taxibedrijven rijden met perfect veilige wagens. Taxivoertuigen worden er ten hoogste vijf jaar gebruikt. Tevens worden ze alle zes maanden geschouwd. Zeer zwaar beschadigde wagens worden niet meer in het verkeer gebracht als taxi. Eigen onderhoudsdiensten zorgen eveneens om veilig te rijden.

Men zou moeten kunnen komen tot een taxi-charter. Zo kunnen bedrijven, na het onderschrijven van een conventie, zich laten opnemen in de lijst van bedrijven die zich verbinden tot :

- respect voor de sociale wetten;
- werken met goed opgeleide voerders;
- toepassen van een eerlijk tariefstelsel.

Wat de wetgeving betreft, schort er ook wat aan. Sedert 1988 zijn er bij de overheid een reeks taxi-wetsontwerpen ingediend. Het blijkt dat deze dossiers geblokkeerd zitten bij verschillende administraties (toegang tot het beroep, regeling rust- en rijtijden, controle lokatiewagens, 375 dagen RSZ).

Het recent geïnstalleerde Vlaams Komitee van Advies voor de Taxi's zal hopelijk tot vlugge beslissingen leiden.

Er moet ook dringend een strengere controle komen op de taxipiraterij. Ook hier moet de wet strikt worden toegepast.

En dan de financiële problemen. De taxisector ontvangt geen subsidies — en wij pleiten er ook niet voor — maar is wel verplicht om allerhande extra taksen te betalen zoals vergunningstaks, radiotaks, ... En elke tariefverhoging, die noodzakelijk is omwille van de verhoging van de kostprijs, houdt een groot risico aan klantenverlies in.

Les entreprises de taxis remplissent un rôle spécifique dans le cadre de la mobilité. Un des principaux éléments dans une entreprise de taxis est le chauffeur. Il doit assurer un bon service à la clientèle, ce qui n'est possible que s'il dispose de très bonnes connaissances professionnelles, se sent en sécurité et reçoit une rémunération correcte.

Il faudrait prévoir, pour accroître la sécurité des chauffeurs de taxis, une instruction ou un entraînement minimums en prévision d'éventuelles agressions, et ce, éventuellement en collaboration avec le « Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding » (VDAB) et le FOREM. Il faudrait également les obliger à suivre des cours axés sur la prévention des accidents.

On sait par expérience qu'il est très stressant pour les chauffeurs de passer douze heures en circulation urbaine, surtout qu'ils sont le plus souvent pressés par le temps. Or, la sécurité des passagers doit constituer une priorité.

La plupart des entreprises de taxis agréées entretiennent un parc de voitures dont la sécurité est irréprochable. Les véhicules ne sont jamais utilisés plus de cinq ans et sont en outre soumis à un contrôle semestriel. Les voitures fortement endommagées ne sont plus mises en circulation en tant que taxis. Les entreprises disposent de services d'entretien propres qui veillent également à la sécurité des véhicules.

Il serait souhaitable d'élaborer une « charte des taxis » dont les entreprises signataires s'engageraient :

- à respecter les lois sociales;
- à n'employer que des chauffeurs ayant la formation requise;
- à appliquer des tarifs honnêtes.

Il y a également un problème manifeste sur le plan législatif. Il semble en effet qu'un certain nombre de projets de loi relatifs aux entreprises de taxis, déposés depuis 1988, soient bloqués au niveau des différentes administrations concernées (ces projets concernent entre autres l'accès à la profession, la réglementation des périodes de repos et de prestations, le contrôle des voitures de location et le régime de sécurité sociale basé sur 375 jours).

Il est à espérer que le *Vlaams Komitee van Advies voor de Taxi's*, qui vient d'être installé, s'emploiera à débloquer rapidement la situation.

Il faut également exercer d'urgence un contrôle plus strict sur les taxis pirates. La loi doit également être appliquée en l'occurrence dans toute sa rigueur.

Il y a enfin les problèmes financiers. Les entreprises de taxis ne reçoivent aucune subvention (et nous ne demandons pas de leur en accorder) mais sont en revanche tenues de payer toute une série de taxes, telles qu'une licence, une taxe radio, ... Et chaque hausse des tarifs, rendue nécessaire par l'augmentation du prix de revient, risque fortement de leur faire perdre une partie de leur clientèle.

In 1992 werden volgende beslissingen genomen door de federale regering :

— de accijnzen op de autodiesel werden verhoogd met 2 frank per liter;

— de inschrijvingstaks bij aankoop van een nieuwe wagen bedraagt bijvoorbeeld 20 000 frank voor een Mercedes 200D;

— de Maribeltussenkomst voor deze bedrijven werd voor meer dan de helft verminderd (7 500 frank per jaar in plaats van 17 000 frank).

Deze maatregelen maken het zeker niet makkelijker. Hierdoor vloeit voort dat het de laatste tijd zeer moeilijk wordt om het hoofd boven water te houden.

X. BUISSERET

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer,

Gelet op de slechte toestand van de taxisector;

Verzoekt de regering voor de bonafide taxibedrijven een uitzondering te maken voor de betaling van de accijnsrechten op autodiesel en deze bedrijven hiervan vrij te stellen. De Maribeltussenkomst moet voor de taxibedrijven terug op 17 000 frank gebracht worden;

Verzoekt de regering maatregelen te treffen voor de uitbouw van de nodige infrastructuur (vrije bus- en trambanen moeten ook door taxi's kunnen gebruikt worden, de nodige taxistandplaatsen, ...);

Verzoekt de regering ernstige maatregelen te nemen ter bestrijding van de taxipiraterij. De nu nog lopende dossiers moeten dringend omgezet worden in wetgeving;

Verzoekt de regering dringend maatregelen te nemen inzake veiligheid van de taxivoerders (onder andere een taxicodex voor de chauffeurs, ...);

Verzoekt de regering maatregelen te nemen inzake de opleiding (VDAB en FOREM) van bekwame en gemotiveerde taxivoerders.

19 februari 1993.

X. BUISSERET

En 1992, le Gouvernement fédéral a pris les décisions suivantes :

— les accises sur le diesel ont été augmentées de deux francs le litre;

— la taxe à l'immatriculation à l'achat d'une Mercedes 200D, par exemple, s'élève à 20 000 francs;

— l'intervention Maribel pour ces entreprises a été réduite de plus de la moitié (7 500 francs par an au lieu de 17 000).

Ces mesures ne sont certainement pas faites pour leur faciliter la vie. Il s'en suit que ces entreprises ont de plus en plus de mal, ces derniers temps, à survivre.

PROPOSITION DE RESOLUTION

La Chambre,

Vu la situation difficile dans laquelle se trouve le secteur des taxis;

Demande au Gouvernement de faire une exception à la règle du paiement des droits d'accise sur le gas-oil routier en exemptant les entreprises de taxis de bonne foi du paiement de ces droits et de porter à nouveau à 17 000 francs le montant de l'intervention Maribel en faveur des entreprises de taxis;

Demande au Gouvernement de prendre des mesures en vue de développer l'infrastructure nécessaire (autorisation d'emprunter les couloirs de circulation réservés aux bus et aux trams, création des points de stationnement nécessaires, ...);

Demande au Gouvernement de prendre des mesures énergiques à l'encontre des taxis pirates et de légiférer d'urgence sur les problèmes qui se posent actuellement;

Demande au Gouvernement de prendre d'urgence des mesures en vue d'assurer la sécurité des chauffeurs de taxis (notamment par l'instauration d'un code pour les chauffeurs de taxi, ...);

Demande au Gouvernement de prendre des mesures en vue d'assurer la formation (VDAB et FOREM) de chauffeurs de taxis compétents et motivés.

19 février 1993.