



GEWONE ZITTING 2024-2025

8 NOVEMBER 2024

---

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**

**ertoe strekkende de deadline voor de  
taxisector om voertuigen met nuluitstoot aan  
te schaffen, vast te stellen op 1 januari 2027**

(ingediend door de heren Jamal IKAZBAN (FR),  
Ahmed LAAOUEJ (FR), Ibrahim DÖNMEZ (FR),  
mevrouw Leila AGIC (FR) en de heer Amin  
EL BOUJDAINI (FR))

---

SESSION ORDINAIRE 2024-2025

8 NOVEMBRE 2024

---

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

**PROPOSITION D'ORDONNANCE**

**visant à fixer l'échéance pour les services de  
taxis d'acquérir des véhicules zéro émission  
au 1<sup>er</sup> janvier 2027**

(déposée par MM. Jamal IKAZBAN (FR),  
Ahmed LAAOUEJ (FR), Ibrahim DÖNMEZ (FR),  
Mme Leila AGIC (FR) et M. Amin  
EL BOUJDAINI (FR))

---

**Samenvatting\***

*Dit voorstel van ordonnantie heeft tot doel een wijziging aan te brengen in artikel 29 van de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende taxidiensten teneinde de verplichting voor de taxisector om voertuigen met nuluitstoot aan te schaffen te laten ingaan op 1 januari 2027.*

**Résumé\***

*La présente proposition d'ordonnance a pour objet une modification de l'article 29 de l'ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis, en vue de fixer au 1<sup>er</sup> janvier 2027 l'obligation pour les services de taxis d'acquérir des véhicules zéro émission.*

\* Samenvatting opgesteld door de diensten van het parlement.

\* Résumé établi par les services du Parlement.

## Toelichting

Dit voorstel van ordonnantie strekt ertoe de verplichting voor de taxisector om voertuigen met nuluitstoot aan te schaffen, te laten ingaan op 1 januari 2027.

1. Artikel 29, § 1, van de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende taxidiensten bepaalt het volgende: *“De regering stelt de vereisten vast met betrekking tot de inrichting, de uitrusting, de toegankelijkheid, de motorisatie, het privégebruik van de voertuigen, de technische voorwaarden, de voorwaarden inzake veiligheid, comfort, de milieuvriendelijkheid en visuele identiteit waaraan een voertuig moet voldoen om als taxi of als reservevoertuig te worden geregistreerd.”.*

2. Artikel 4 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 oktober 2022 betreffende de subcategorieën van taxidiensten en de quota en tarieven die erop van toepassing zijn, voorziet in een omschakeling naar ‘algehele nuluitstoot’ vanaf 1 januari 2025.

Artikel 4, § 1, 1°, bepaalt dat vanaf 1 januari 2025 *“alle nieuw geregistreerde voertuigen, met inbegrip van de vervangvoertuigen, een nuluitstoot moeten hebben.”.*

Deze zogenoemde taxi's met nuluitstoot mogen elektrische taxi's of waterstof taxi's zijn.

3. Artikel 4, § 4, van hetzelfde besluit voorziet echter in de mogelijkheid om die deadline uit te stellen.

Daarin is immers het volgende bepaald: *“Indien zij vóór het verstrijken van de in § 1 bedoelde termijn, na het gemotiveerde advies van de taskforce Elektrische Oplaadpunten, vaststelt dat de plaatsing van de openbare infrastructuur van oplaadpunten op die datum niet voldoende zal zijn, verschuift de regering de termijn naar een door haar te bepalen datum, afhankelijk van de snelheid waarmee de bedoelde infrastructuur wordt geplaatst.”.*

Het besluit bepaalt duidelijk dat deze verplichting pas in voege zal treden zodra het laadnetwerk voor elektrische voertuigen voldoende ontwikkeld is. Of die voorwaarde vervuld is, dient de regering te bepalen op basis van een gemotiveerd advies van de taskforce ‘Elektrische Oplaadpunten’.

4. De taskforce heeft een theoretisch TCO-model (Total Cost of Ownership) ontwikkeld, waaruit blijkt dat de totale kostprijs van een elektrisch voertuig niet hoger is dan die van een voertuig met verbrandingsmotor. Daarnaast is ook nog een ander model uitgewerkt om in te schatten of het huidige aanbod van elektrische laadpalen voor het grote publiek volstaat om te voldoen aan de laadbehoeften van de taxisector.

## Développements

La présente proposition d'ordonnance vise à fixer l'obligation pour les services de taxis d'acquérir des véhicules zéro émission au 1<sup>er</sup> janvier 2027.

1. L'article 29, § 1<sup>er</sup>, de l'ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis prévoit que *«Le Gouvernement fixe les exigences relatives à l'aménagement, à l'équipement, à l'accessibilité, à la motorisation, à l'usage privé des véhicules, aux conditions techniques, de sécurité, de confort, de performances environnementales, et d'identité visuelle auxquelles un véhicule doit satisfaire pour pouvoir être enregistré comme véhicule de taxi ou comme véhicule de réserve.».*

2. L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 octobre 2022 relatif aux sous-catégories de services de taxis ainsi qu'aux quotas et aux tarifs qui leur sont applicables prévoit, en son article 4, un basculement vers le «tout-zéro-émission» à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

L'article 4, § 1<sup>er</sup>, 1°, stipule que *«l'ensemble des véhicules, y compris les véhicules de remplacement, nouvellement enregistrés doivent être «zéro émission»»* à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Ces taxis dits zéro émission peuvent être des taxis électriques ou des taxis à hydrogène.

3. L'article 4, § 4, du même arrêté prévoit cependant une possibilité de reporter cette échéance.

En effet, *«S'il constate, avant l'échéance visée au § 1<sup>er</sup>, après l'avis motivé de la Task force Bornes Électriques, que le déploiement de l'infrastructure publique de bornes de recharge ne sera pas suffisant à cette date, le Gouvernement reportera cette échéance à la date qu'il déterminera, en fonction de la vitesse de déploiement de ladite infrastructure.».*

L'arrêté précise clairement que cette obligation ne sera effective qu'à condition que le réseau de recharge pour véhicules électriques soit suffisant, ce que le Gouvernement devra déterminer après avis motivé de la «Taskforce Bornes».

4. La Task Force a élaboré un modèle théorique de type TCO (Total Cost of ownership) indiquant que le coût total d'un véhicule électrique n'est pas plus élevé qu'un véhicule thermique, ainsi qu'un modèle estimant l'adéquation entre les besoins en recharge du secteur Taxis et l'offre actuelle en bornes électriques destinées au tout public.

Beide modellen werden op 5 september 2024 voorgesteld tijdens een vergadering van het adviescomité voor de taxisector. Men kwam toen tot de conclusie dat de modellen grondig dienen te worden bijgewerkt om ze af te stemmen op de specifieke realiteit van de taxisector.

Het is overigens opmerkelijk een studie voor te stellen in september, terwijl de inwerkingtreding van de maatregel gepland is in januari. De sector krijgt daardoor amper tijd om zich aan te passen. Om nieuwe voertuigen te bestellen zijn immers tijd en een voorafgaand marktonderzoek nodig.

5. Eerst en vooral komen de gegevens over de actieradius van elektrische voertuigen die in de studie zijn aangevoerd, van de fabrikanten zelf. Die cijfers houden echter geen rekening met de werkelijke gebruiksomstandigheden. De actieradius van een voertuig kan immers drastisch afnemen bij gebruik van airconditioning in de zomer of verwarming in de winter, en bij slecht weer. Die factoren spelen nochtans een essentiële rol om een ononderbroken kwaliteitsvolle dienstverlening te kunnen bieden aan de klant.

Voorts wordt er in de studie op gewezen dat de meeste taxivoertuigen 's nachts worden opgeladen. Dat stemt niet overeen met de werkelijkheid. Taxichauffeurs en -exploitanten moeten op elk moment van de dag toegang hebben tot snelle laadpalen, afhankelijk van het aantal afgelegde kilometers dat van dag tot dag sterk kan verschillen. Taxi's rijden ook 's nachts.

Er moet ook rekening worden gehouden met voertuigen die worden gedeeld door twee chauffeurs en met minibussen voor luchthavenvervoer, waarvan de actieradius vaak onvoldoende is om meerdere keren heen en terug te rijden zonder tussentijdse laadbeurt. Een busje zal vaak onmiddellijk een laadbeurt nodig hebben na één keer naar en van de luchthaven te hebben gereden.

Bovendien zijn de totale eigendomskosten (TCO) geen perfecte weergave van de realiteit. Er is namelijk geen rekening gehouden met meerdere essentiële elementen, zoals het huidige gebrek aan gespecialiseerde garages voor elektrische voertuigen. Dat maakt het duurder, ingewikkelder en tijdrovender om eventuele herstellingen uit te voeren. Bovendien staat een voertuig soms dagen of zelfs weken aan de kant doordat reserveonderdelen op zich laten wachten. Tijdens die periode zijn de betrokken chauffeurs of exploitanten ertoe genoopt een vervangtaxi te huren, wat bijkomende kosten en een aanzienlijk inkomstenverlies met zich brengt.

De kostprijs van een laadbeurt aan een openbare laadpaal blijft hoog en de plaatsing van een eigen laadpaal, wat op het eerste gezicht goedkoper kan lijken, is enkel mogelijk voor exploitanten die in het bezit zijn van aangepaste vaste infrastructuur.

Door de nog steeds beperkte actieradius van de batterijen hebben exploitanten onvoldoende garantie dat ze probleemloos zeer lange ritten kunnen uitvoeren.

Ces deux modèles ont fait l'objet d'une présentation auprès du secteur Taxi en Comité consultatif le 5 septembre 2024, avec pour conclusion qu'ils doivent être substantiellement affinés pour tenir compte des réalités spécifiques du secteur Taxi.

Il est également interpellant de présenter une étude en septembre pour une entrée en vigueur en janvier, ce qui laisse peu de temps au secteur de s'adapter. En effet, commander de nouveaux véhicules requiert du temps et une analyse préalable du marché.

5. Tout d'abord, les données sur l'autonomie des véhicules électriques retenues dans l'étude proviennent directement des constructeurs. Or, ces chiffres ne tiennent pas compte des conditions réelles d'utilisation. En effet, l'autonomie des véhicules peut être drastiquement réduite lorsque la climatisation est utilisée en été, ou le chauffage en hiver, ainsi que lors de conditions météorologiques difficiles. Ces aspects sont pourtant essentiels pour assurer un service de qualité aux clients, sans interruption.

L'étude avance également que la majorité des taxis rechargent leur véhicule principalement la nuit. Cela ne correspond nullement à la réalité du terrain. Les chauffeurs et exploitants de taxis ont besoin d'accéder à des bornes de recharge rapide à tout moment, en fonction du nombre de kilomètres parcourus, qui peut varier fortement d'un jour à l'autre. Les taxis roulent également la nuit.

Il faut aussi tenir compte des véhicules partagés entre deux chauffeurs ou des minibuses, utilisés pour les trajets vers l'aéroport, dont l'autonomie est souvent insuffisante pour des allers-retours sans rechargement intermédiaire. Un van, par exemple, devra souvent se recharger immédiatement après un trajet aller-retour à l'aéroport.

De plus, le calcul du coût total de possession (TCO) ne reflète pas la réalité du terrain. Plusieurs éléments essentiels n'ont pas été pris en compte, notamment le manque actuel de garages spécialisés pour les véhicules électriques. Les réparations deviennent donc plus chères, complexes et longues, et l'attente de pièces détachées peut facilement immobiliser un véhicule pendant des jours, voire des semaines. Durant cette période, les chauffeurs ou exploitants doivent louer un taxi de remplacement, générant ainsi des coûts supplémentaires et des pertes de revenus significatives.

Le coût de recharge aux bornes publiques demeure élevé et l'installation de sa propre borne apparemment moins coûteuse n'est possible que pour les exploitants en possession d'infrastructures immobilières adaptées.

L'autonomie des batteries n'est pas encore satisfaisante afin de garantir aux exploitants la possibilité d'effectuer de très longues courses sans

Dergelijke ritten zijn echter het meest gegeerd, omdat ze winstgevend zijn.

Hoewel het aantal laadpalen in het Brussels Gewest relatief gezien is toegenomen, is het hoegenaamd niet zeker dat men er één vindt waar en wanneer men die nodig heeft, waardoor tijd en dus inkomsten verloren gaan. Bovendien worden er vooral trage laadpalen geplaatst, terwijl de sector vraagt om snelle laadpalen die beter zijn afgestemd op de behoeften en gebruiksdoeleinden van taxichauffeurs.

6. Exploitanten van waterstoftaxi's staan dan weer voor het grote probleem dat er in Brussel geen waterstoftankstations zijn. Elders in België zijn er wel, maar de werking daarvan laat vaak te wensen over.

Aangezien er in Brussel geen waterstofstations zijn, moeten exploitanten van waterstoftaxi's behoorlijk ver rijden om hun voertuig bij te tanken. Daardoor verliezen zij bijzonder veel tijd tijdens hun werkuren. Die stations zijn overigens vaak defect of buiten gebruik en bieden dus maar weinig zekerheid.

Bovendien zijn de regels overdreven streng, want een exploitant met een vergunning voor een waterstoftaxi mag alleen een waterstoftaxi exploiteren. Hij mag geen diesel- of benzinevoertuig of hybride voertuig gebruiken. Zelfs geen elektrisch voertuig. Dat is onbegrijpelijk.

7. Bijna 700 voertuigen staan op het punt de leeftijdsgrens van zeven jaar te bereiken en moeten tegen eind 2025 worden vervangen door voertuigen met nuluitstoot (elektrisch of op waterstof).

Tegenwoordig voldoen de taxi's, waarmee diensten van openbaar nut worden verleend, reeds aan de strengste Europese vervuilingnormen. Om iedereen in de taxisector mee te krijgen in het verhaal over wat er op het spel staat voor het leefmilieu en de volksgezondheid, moeten we ijveren voor een overgang die inclusief, sociaal rechtvaardig en economisch evenwichtig is.

Uit voorzorg en vanuit een streven naar rechtszekerheid moeten we verder nadenken en overleg plegen, zodat we rekening kunnen houden met de relevante opmerkingen en zinvolle vragen van de leden van het Gewestelijk Adviescomité voor de Taxidiensten. Door ze extra tijd te gunnen, kunnen zij hun investeringen beter plannen.

Aangezien de infrastructuur ontoereikend is en de recente verhoging van de *numerus clausus* voor taxi's een ingrijpende weerslag heeft op de winstgevendheid van de exploitanten, strekt dit voorstel ertoe de deadline met twee jaar uit te stellen om ervoor te zorgen dat de overgang een draagvlak heeft en voor iedereen billijk is.

souci. Celles-ci sont pourtant les plus convoitées à cause de leur meilleure rentabilité.

Bien que le nombre de bornes ait relativement augmenté en Région bruxelloise, leur disponibilité à l'endroit où l'on est et au moment où on en a besoin n'est nullement garantie, ce qui génère une perte de temps et donc de revenus. De plus, ce sont essentiellement des bornes lentes qui sont placées alors que le secteur demande plutôt l'implémentation de bornes de recharge rapide qui correspondent mieux aux besoins et à l'usage des taximen.

6. Les exploitants de taxis à hydrogène quant à eux rencontrent également d'importants soucis liés à l'absence de stations de ravitaillement en hydrogène à Bruxelles et aux dysfonctionnements récurrents des stations disponibles en Belgique.

En effet, comme aucune station d'hydrogène n'est située à Bruxelles, les exploitants de taxis à hydrogène sont contraints d'effectuer des trajets importants pour pouvoir ravitailler leurs véhicules. Cela représente non seulement une perte de temps considérable dans l'exercice de leur activité, mais cela les place également dans une situation de grande incertitude car ces stations sont souvent défectueuses ou en panne.

De plus, les règles sont excessivement strictes puisqu'un exploitant titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi à hydrogène ne peut exploiter qu'un taxi à hydrogène et pas un véhicule diesel/essence/hybride, ni même électrique, ce qui est incompréhensible.

7. Près de 700 véhicules atteindront la limite d'âge de sept ans et devront être remplacés d'ici fin 2025 en véhicules zéro émission (électriques ou à hydrogène).

Le secteur des taxis, service d'utilité publique, respecte déjà les normes européennes les plus strictes en matière de pollution. Pour faire adhérer l'ensemble du secteur Taxi aux enjeux environnementaux et sanitaires, il convient de veiller à une transition qui soit inclusive, juste socialement et équilibrée économiquement.

Les principes de précaution et de sécurité juridique exigent de continuer ce travail de réflexion et de concertation en raison des remarques et interrogations pertinentes exprimées par les membres du Comité consultatif régional des services de taxis. Ce laps de temps permettra également à ces derniers de mieux planifier leurs investissements.

La présente proposition entend, dès lors que les infrastructures sont insuffisantes et que la récente augmentation du *numerus clausus* des taxis a eu un impact non négligeable sur la rentabilité des exploitants, différer de deux années celle-ci pour assurer l'adhésion à cette transition et le caractère équitable de celle-ci.

Bij gebrek aan uitstel van de deadline van 1 januari 2025 door de regering, oefent de wetgever zelf een bevoegdheid uit waartoe hij krachtens artikel 29, § 1, van de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende taxidiensten de regering heeft gemachtigd. De wetgever is immers bevoegd om af te wijken van de machtiging die hij aan de regering heeft verleend, of om die in te perken.

## Commentaar bij de artikelen

### Artikel 1

Deze bepaling verwijst naar de grondwettelijke bevoegdheidsverdeling. Er wordt met name in gesteld dat deze ordonnantie een aangelegenheid regelt als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

### Artikel 2

Deze bepaling strekt ertoe artikel 4 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 oktober 2022 betreffende de subcategorieën van taxidiensten en de quota en tarieven die erop van toepassing zijn, ontoepasselijk te maken tot en met 31 december 2026.

Krachtens het beginsel van de normenhierarchie in België worden de normen immers georganiseerd volgens een hiërarchie en moet elke norm voldoen aan alle normen die erboven staan in de hiërarchie.

Aangezien het besluit als norm ondergeschikt is aan een ordonnantie, wordt het besluit ontoepasselijk en kan het dus geen uitwerking hebben.

Dat heeft tot gevolg dat de in de ordonnantie vastgestelde datum primeert op die welke vermeld is in artikel 4 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 oktober 2022 betreffende de subcategorieën van taxidiensten en de quota en tarieven die erop van toepassing zijn.

De opschorting van dit artikel heeft tot gevolg dat exploitanten van taxidiensten voertuigen met een verbrandingsmotor kunnen blijven aanschaffen en inschrijven tot wanneer de nieuwe deadline, die deze ordonnantie vaststelt op 1 januari 2027, van kracht wordt.

De aankoopprijs van een elektrisch voertuig ligt hoger dan die van een gelijkwaardig voertuig met een verbrandingsmotor. Bovendien is het voor elektrische voertuigen lang niet zeker dat er na afloop van de maximale wettelijke exploitatietermijn (zeven jaar) vraag naar zal zijn op de tweedehandsmarkt. Voertuigen met een verbrandingsmotor, daarentegen, konden tot nu toe wel met zekerheid worden doorverkocht, wat de exploitanten inkomsten opleverde.

Dankzij de technologische vooruitgang is de ecologische impact van de nieuwste modellen voertuigen met verbrandingsmotor bovendien sterk verminderd.

À défaut de report de l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2025 par le Gouvernement, le législateur exerce ainsi lui-même une compétence qu'il a habilité le Gouvernement à exercer, en vertu de l'article 29, § 1<sup>er</sup>, de l'ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis, le législateur étant compétent pour déroger à l'habilitation qu'il a lui-même donnée au Gouvernement ou la limiter.

## Commentaire des articles

### Article 1<sup>er</sup>

Cette disposition fait référence à la répartition constitutionnelle des compétences. En effet, cette disposition précise que cette ordonnance réglemente une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

### Article 2

Cette disposition vise à rendre inopérant, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 4 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 octobre 2022 relatif aux sous-catégories de services de taxis ainsi qu'aux quotas et aux tarifs qui leur sont applicables.

En effet, le principe de la hiérarchie des normes en Belgique postule que les normes sont organisées selon une hiérarchie et que chaque norme doit être conforme à l'ensemble des normes qui lui sont hiérarchiquement supérieures.

L'arrêté étant une norme inférieure à une ordonnance, l'arrêté devient inopérant et ne peut dès lors sortir ses effets.

Cela a pour conséquence que la date fixée par l'ordonnance prime celle reprise à l'article 4 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 octobre 2022 relatif aux sous-catégories de services de taxis ainsi qu'aux quotas et aux tarifs qui leur sont applicables.

La suspension de cet article a pour conséquence que les exploitants des services de taxis peuvent continuer à acquérir et enregistrer des véhicules thermiques jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle échéance fixée, par la présente ordonnance, au 1<sup>er</sup> janvier 2027.

Le prix d'acquisition d'un véhicule électrique est plus élevé que celui d'un véhicule thermique équivalent. Par ailleurs, à l'issue de la durée maximale légale d'exploitation (7 ans), la demande du véhicule électrique sur le marché de l'occasion n'est pas assurée, alors que la revente des véhicules thermiques jusqu'ici garantie générerait des revenus aux exploitants.

L'impact écologique des derniers modèles de véhicules thermiques a été largement réduit grâce aux progrès technologiques.

De verplichting om tegen 1 januari 2025 voertuigen met nuluitstoot aan te schaffen, dreigt de winstgevendheid van de taxisector in het gedrang te brengen, terwijl Europa verbrandingsmotoren pas tegen 2035 wil bannen.

*Artikel 3*

Deze bepaling voorziet in een onmiddellijke inwerkingtreding van de ordonnantie, aangezien de verplichting om tegen 1 januari 2025 voertuigen met nuluitstoot aan te schaffen de winstgevendheid van de taxisector in het gedrang dreigt te brengen, terwijl Europa verbrandingsmotoren pas tegen 2035 wil bannen.

L'imposition des véhicules «zéro émission» d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2025 va hypothéquer la rentabilité du secteur taxi alors que l'Europe ne prévoit l'abandon de moteurs thermiques qu'en 2035.

*Article 3*

Cette disposition prévoit une entrée en vigueur immédiate de l'ordonnance car l'imposition des véhicules «zéro émission» d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2025 va hypothéquer la rentabilité du secteur taxi alors que l'Europe ne prévoit l'abandon de moteurs thermiques qu'en 2035.

Jamal IKAZBAN (FR)  
Ahmed LAAOUEJ (FR)  
Ibrahim DÖNMEZ (FR)  
Leila AGIC (FR)  
Amin EL BOUJDAINI (FR)

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**

**ertoe strekkende de deadline voor de  
taxisector om voertuigen met nuluitstoot aan  
te schaffen, vast te stellen op 1 januari 2027**

*Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld  
in artikel 39 van de Grondwet.

*Artikel 2*

In artikel 29, § 1, van de ordonnantie van 9 juni 2022  
betreffende taxidiensten wordt een 4° toegevoegd, dat luidt  
als volgt:

*“4° voor alle nieuw geregistreerde voertuigen vanaf  
1 januari 2027: een nuluitstoot hebben.”.*

*Artikel 3*

Deze ordonnantie treedt in werking op 15 december 2024.

**PROPOSITION D'ORDONNANCE**

**visant à fixer l'échéance pour les services de  
taxis d'acquérir des véhicules zéro émission  
au 1<sup>er</sup> janvier 2027**

*Article 1<sup>er</sup>*

La présente ordonnance règle une matière visée à  
l'article 39 de la Constitution.

*Article 2*

À l'article 29, § 1<sup>er</sup>, de l'ordonnance du 9 juin 2022  
relative aux services de taxis, il est ajouté un 4° rédigé  
comme suit:

*«4° pour tous les véhicules nouvellement enregistrés à  
partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027: être zéro émission.».*

*Article 3*

La présente ordonnance entre en vigueur le  
15 décembre 2024.

Jamal IKAZBAN (FR)  
Ahmed LAAOUEJ (FR)  
Ibrahim DÖNMEZ (FR)  
Leila AGIC (FR)  
Amin EL BOUJDAINI (FR)