



GEWONE ZITTING 2024-2025

26 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**

(Stuk A-38/1 -2024/2025)

---

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**ertoe strekkende de verplichting voor de  
taxisector om voertuigen met nuluitstoot aan  
te schaffen uit te stellen**

(Stuk A-20/1 -2024/2025)

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Binnenlandse Zaken

door mevrouw Eléonore SIMONET (FR)

---

SESSION ORDINAIRE 2024-2025

26 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**

(Doc. A-38/1 -2024/2025)

---

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

**visant à reporter l'obligation, pour les  
services de taxis, d'acquérir des véhicules  
zéro émission**

(Doc. A-20/1 -2024/2025)

---

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
des Affaires intérieures

par Mme Eléonore SIMONET (FR)

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden:* de heer Amin El Boujdaini, mevrouw Aline Godfrin, mevrouw Eléonore Simonet, de heren Marc-Jean Ghyssels, Jamal Ikazban, Yusuf Yildiz, Mohammed El Bouzidi, John Pitseys, mevrouw Celia Groothedde, de heren Ilyas El Omari, Mathias Vanden Borre.

*Plaatsvervangers:* de heer Sadik Köksal, mevrouw Sofia Bennani.

*Andere leden:* de heren Oliver Rittweger de Moor, Jonathan de Patoul.

Zie:

Stukken van het parlement:

- A-38/1 – 2024/2025 : Voorstel van ordonnantie.
- A-20/1 – 2024/2025 : Voorstel van resolutie.

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs :* M. Amin El Boujdaini, Mme Aline Godfrin, Mme Eléonore Simonet, MM. Marc-Jean Ghyssels, Jamal Ikazban, Yusuf Yildiz, Mohammed El Bouzidi, John Pitseys, Mme Celia Groothedde, MM. Ilyas El Omari, Mathias Vanden Borre.

*Membres suppléants :* M. Sadik Köksal, Mme Sofia Bennani.

*Autres membres :* MM. Oliver Rittweger de Moor, Jonathan de Patoul.

Voir:

Documents du Parlement:

- A-38/1 – 2024/2025: Proposition d’ordonnance.
- A-20/1 – 2024/2025: Proposition de résolution.

## I. Regeling van de werkzaamheden

De commissie beslist gezamenlijk te beraadslagen over het voorstel van resolutie ertoe strekkende de verplichting voor de taxisector om voertuigen met nuluitstoot aan te schaffen uit te stellen (Stuk A-20/1 -2024/2025) en over het voorstel van ordonnantie ertoe strekkende de deadline voor de taxisector om voertuigen met nuluitstoot aan te schaffen, vast te stellen op 1 januari 2027 (Stuk A-38/1 -2024/2025).

Ze beslist tevens bij de stemmingen de voorrang te geven aan het voorstel van ordonnantie dat een grotere reikwijdte heeft dan het voorstel van resolutie.

Voorts worden de volgende personen toegevoegd als mede-indieners van het voorstel van ordonnantie A-38/1: de heer Sevket Temiz, mevrouw Aline Godfrin, de heer Sadik Köksal, de heer David Weytsman, mevrouw Loubna Azghoud.

## II. Inleidende uiteenzetting van de heer Jamal Ikazban, hoofdindiener van het voorstel van ordonnantie (Stuk A-38/1 – 2024/2024)

**De heer Jamal Ikazban** wijst erop dat het dringend nodig is om de taxisector, die het al zo moeilijk heeft, te helpen door de deadline voor de aanschaf van taxivoertuigen met nuluitstoot uit te stellen tot 1 januari 2027.

Al jaar en dag kaart hij in het parlement de problemen aan die de taxisector ondervindt. Vooral de oneerlijke concurrentie en de hoge kosten brengen deze sector, die de voorbije jaren niet gespaard is gebleven, financieel in nauwe schoentjes. Tegenwoordig voldoen de taxi's, waarmee diensten van openbaar nut worden verleend, nochtans al aan de strengste Europese vervuilingnormen.

Taxichauffeurs hebben te kampen met problemen waarmee ook duizenden Brusselaars en kleine zelfstandigen te maken krijgen. Nieuwe voertuigen hebben een heus kostenplaatje, er is een gebrek aan snelle laadpalen, de actieradius van de batterijen is onvoldoende enzovoort.

Tegenwoordig is de leeftijdsgrens van een taxivoertuig vastgesteld op maximaal zeven jaar.

Hij merkt op dat heel wat taxi-uitbaters hun beslissing om een voertuig met nuluitstoot aan te schaffen hebben uitgesteld in afwachting van het advies van de taskforce 'Elektrische Oplaadpunten'. Rekening houdend met de lange levertijden voor elektrische voertuigen dreigt het voor hen dan ook tijdelijk onmogelijk te worden om nog diensten te verlenen.

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. Die deadline lijkt hem

## I. Ordre des travaux

La commission décide de débattre conjointement de la proposition de résolution visant à reporter l'obligation, pour les services de taxis, d'acquérir des véhicules zéro émission (Doc. A-20/1 -2024/2025) et de la 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 (Doc. A-38/1 -2024/2025).

En outre, elle décide de voter prioritairement la proposition d'ordonnance dont la portée est plus grande que celle de la proposition de résolution.

Par ailleurs, les personnes suivantes s'ajoutent aux cosignataires de la proposition d'ordonnance A-38/1 : M. Sevket Temiz, Mme Aline Godfrin, M. Sadik Köksal, M. David Weytsman, Mme Loubna Azghoud.

## II. Exposé introductif de M. Jamal Ikazban, auteur principal de la proposition d'ordonnance (Doc. A-38/1 – 2024/2025)

**M. Jamal Ikazban** remarque qu'il devient urgent de prendre une mesure en faveur du secteur des taxis, qui est déjà en lourde difficulté, en reportant l'échéance pour les services de taxi d'acquérir des véhicules zéro émission au 1<sup>er</sup> janvier 2027.

Il remarque qu'il relaie depuis longtemps au Parlement les difficultés du secteur des taxis et, notamment, la concurrence déloyale et les coûts élevés qui plombent les finances d'un secteur qui n'a pas été épargné ces dernières années. Pourtant, les taxis sont un service d'utilité publique qui respecte déjà des normes européennes les plus strictes en matière de pollution.

Les chauffeurs de taxi sont confrontés aux mêmes difficultés que des milliers de Bruxellois et de petits indépendants, comme le coût des nouveaux véhicules, le manque de bornes de recharge rapides, l'insuffisance de l'autonomie des batteries, etc.

Aujourd'hui, un véhicule de taxi a une durée de vie autorisée de 7 ans.

Il remarque qu'un nombre important d'exploitants de taxi ont reporté la décision de faire l'acquisition d'un véhicule zéro émission, dans l'attente de l'avis de la 'Task Force Bornes électriques'. Dès lors, les longs délais de livraison des véhicules électriques risquaient de mettre ces exploitants temporairement dans l'incapacité d'assurer leurs services.

En effet, l'article 4 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 octobre 2022 relatif aux sous-catégories du service de taxi ainsi qu'aux quotas et aux tarifs qui leur sont applicables prévoit un basculement vers le tout zéro émission à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Ce délai lui

onhaalbaar.

De Brusselse regering had eerder verduidelijkt dat de verplichting in kwestie alleen kon worden opgelegd als Brussel tegen 2025 over voldoende laadpalen zou beschikken. In september van dit jaar bezorgde de taskforce ‘Elektrische Oplaadpunten’ een studie daarover aan de regering. Die studie houdt echter geen rekening met de realiteit op het terrein. Bovendien werd de studie uitgevoerd zonder de taxisector erbij te betrekken. Volgens de spreker zijn de conclusies van het onderzoek louter gebaseerd op theorieën. De taskforce ‘Elektrische Oplaadpunten’ heeft bijvoorbeeld 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. Toch stellen we vast dat de aankoopprijs van een taxivoertuig vandaag ongeveer 30.000 euro bedraagt, terwijl een elektrisch voertuig met een degelijk vermogen al gauw twee tot drie keer meer kost. De taskforce heeft ook een 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. De gegevens over de actieradius van elektrische voertuigen waarop het model steunt, komen echter van de fabrikanten zelf, terwijl we weten dat deze gegevens niet waarheidsgetrouw zijn. De actieradius van een voertuig kan immers spectaculair afnemen bij gebruik van airconditioning in de zomer of verwarming in de winter, en bij slecht weer.

Hij merkt ook op dat, behalve Leefmilieu Brussel, niemand heeft geantwoord op de vraag of er voldoende laadpalen zijn. Nochtans was dit de hele opzet van de studie. 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 voor de taxichauffeurs. Bovendien vinden we langs de wegen vooral trage laadpalen, terwijl de sector vraagt om snelle laadpalen te plaatsen die beter zijn afgestemd op de behoeften van de taxichauffeurs. Ook de kosten voor het opladen aan openbare laadpalen rijzen nog altijd de pan uit. De plaatsing van een eigen laadpaal, wat goedkoper blijkt te zijn, is enkel mogelijk voor taxi-uitbaters met aangepaste vaste infrastructuur.

Voorts lijkt de studie te zijn uitgevoerd in de veronderstelling dat de taxisector statisch is, terwijl die eigenlijk dynamisch is. Zo wordt in de studie aangevoerd dat de meeste taxichauffeurs hun voertuig vooral 's nachts opladen. Dat is niet zo in de echte wereld. Taxichauffeurs en -uitbaters moeten op elk moment van de dag of nacht toegang hebben tot snelle laadpalen, afhankelijk van het aantal afgelegde kilometers. Taxi's rijden immers ook 's nachts en zijn zelfs belast met opdrachten van openbaar nut zoals Collecto en het vervoer van MIVB-personeel.

De studie moet dus in overleg met de taxisector worden voortgezet en voltooid, voordat ze uit de doeken wordt gedaan.

semble toutefois impossible à respecter.

Le Gouvernement bruxellois avait précisé que l'obligation dont il est question ne pourrait être appliquée que si Bruxelles disposait d'un nombre suffisant de bornes de recharge d'ici 2025. En septembre dernier, la ‘Task Force Bornes électriques’ a présenté au gouvernement une étude en ce sens. Mais cette étude ne tient pas vraiment compte des réalités du terrain. Par ailleurs, elle s’est faite sans une collaboration avec le secteur du taxi. Selon l’orateur, les conclusions de l’étude sont éminemment théoriques. Par exemple, la ‘Task Force Bornes électriques’ 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 que celui d'un véhicule thermique. Pourtant, aujourd'hui, un véhicule taxi peut être acquis autour des 30.000 €, alors qu'un véhicule électrique de bonne capacité coûte facilement le double, voir même le triple. Elle a également développé un modèle estimant l'adéquation entre les besoins en charge des taxis et l'offre actuelle de bornes électriques destinées au public, mais en tenant compte des données sur l'autonomie des véhicules électriques provenant directement des constructeurs, alors qu'il est connu que ces données ne sont pas conformes à la réalité. L'autonomie des véhicules électriques est, en effet, drastiquement réduite lorsque la climatisation est utilisée en été ou le chauffage en hiver, ainsi que lors de conditions météorologiques difficiles.

Il remarque également qu'à part Bruxelles Environnement, personne ne se prononce sur le fait qu'il y ait ou non assez de bornes de recharge, ce qui était pourtant le sujet de l'étude. Certes, le nombre de bornes a relativement augmenté en Région bruxelloise, mais leur disponibilité à l'endroit et au moment requis n'est nullement garantie. Cela risque donc de générer une perte de temps, et donc de revenus pour les taximen. De plus, ce sont essentiellement des bornes lentes qui sont placées en voiries, alors que le secteur demande plutôt d'implémenter des bornes de recharge rapides, qui correspondent mieux à leurs besoins. En outre, le coût de recharge aux bornes publiques demeure très élevé. L'installation de sa propre borne de recharge, qui est apparemment moins coûteuse, n'est possible que par les exploitants en possession d'infrastructures immobilières adaptées.

Par ailleurs, l'étude semble avoir été réalisée en partant du postulat que le secteur du taxi est statique, alors qu'en réalité il est dynamique. Ainsi, l'étude avance que la majorité des taximen rechargent leur véhicule principalement la nuit, ce qui ne correspond nullement à la réalité du terrain. Les chauffeurs et exploitants de taxis ont besoin de pouvoir accéder à des bornes de recharge rapides à tout moment de la journée et de la nuit, en fonction du nombre de kilomètres parcourus. En effet, les taxis circulent aussi la nuit et des missions d'utilité publique telles que Collecto ou le transport du personnel de la STIB leur ont même été confiées.

Dès lors, cette étude doit être poursuivie et finalisée en concertation avec le secteur du taxi, avant de pouvoir être présentée.

Een studie uitgevoerd door het onderzoeksinstituut TML (Transport Mobility Leuven) op verzoek van de organisatie van Europese automobielproducenten (ACEA) heeft de belangrijkste obstakels voor een wijdverspreid gebruik van elektrische auto's in Europa op een rijtje gezet. Daarin staat dat de Belgische tarieven voor openbare laadpalen tot de hoogste in Europa behoren. Op het gebied van trage laadpalen is België het derde best scorende land en moet het enkel Kroatië en Denemarken laten voorgaan. Deze hoge prijzen staan de elektrificatie van het wagenpark natuurlijk in de weg. Dat alles komt bovenop de vele crisissen die de taxisector reeds hebben getroffen: de financiële crisis en de energiecrisis, en de illegale en oneerlijke concurrentie.

De spreker vraagt om niet langer wetgeving uit te vaardigen zonder vooraf overleg te plegen met de betrokken sectoren, in dit geval de taxisector.

De deadline van 1 januari 2025 is inmiddels zo dichtbij gekomen dat dringend moet worden ingegrepen om dit probleem zo snel mogelijk uit de weg te ruimen en te vermijden dat tal van taxichauffeurs ernstige of onherstelbare gevolgen zouden ondervinden. Daarom werd het voorliggende voorstel van ordonnantie ingediend.

Het organiseren van hoorzittingen zou het cruciale wetgevingsproces vertragen, aangezien de sector zonder wetswijziging zwaar te lijden zou hebben onder het besluit dat de omschakeling naar nuluitstoot op bovenvermelde datum invoert.

Bijna 700 voertuigen bereiken binnenkort de leeftijdsgrens van zeven jaar en moeten tegen eind 2025 worden vervangen door voertuigen met nuluitstoot. Sommigen investeren overigens al in elektrische voertuigen of waterstofvoertuigen, die dus geen uitstoot hebben, hoewel ze daartoe niet verplicht zijn en geen financiële steun krijgen van de overheid. Het gaat om ongeveer 240 voertuigen van de 3.250 taxi's die in het gewest rondrijden. Hij wijst er ook op dat de leeftijdsgrens van zeven jaar de garantie biedt dat de gebruikte voertuigen met verbrandingsmotor recente modellen zijn en dus tot de minst vervuilende voertuigen behoren. Het is met andere woorden duidelijk dat de taxisector niet gekant is tegen het koolstofvrij maken van zijn wagenpark.

Uit voorzorg en omwille van de rechtszekerheid moeten we de situatie verder evalueren, overleg plegen en rekening houden met de relevante opmerkingen en vragen van de leden van het Gewestelijk Adviescomité voor de Taxidiensten. Door ze extra tijd te gunnen, kunnen zij hun investeringen beter spreiden.

Het voorstel van ordonnantie, waarvan hij hoopt dat iedereen erachter staat, beoogt de verplichting voor de taxisector om voertuigen met nuluitstoot aan te schaffen met twee jaar uit te stellen, aangezien de infrastructuur ontoereikend is en de recente verhoging van de numerus clausus voor taxi's een ingrijpende weerslag heeft gehad op de winstgevendheid van de uitbaters. Dat uitstel moet een draagvlak voor de overgang helpen creëren.

Une étude réalisée par l'institut de recherche TML (Transport Mobility Leuven) à la demande de l'Association des constructeurs européens d'automobiles a analysé les principaux obstacles qui entravent une généralisation de la voiture électrique en Europe. On peut y lire que les tarifs en vigueur en Belgique pour les bornes de recharge publiques sont parmi les plus élevés d'Europe. Pour les bornes lentes, la Belgique se classe troisième, derrière la Croatie et le Danemark. Ces prix élevés freinent inévitablement l'électrification du parc automobile. Cela s'ajoute aux nombreuses crises auxquelles le secteur du taxi a déjà dû faire face : crises financière et énergétique et concurrence illégale et déloyale.

Il remarque qu'il est à présent temps d'arrêter de légiférer sans concertation préalable avec les secteurs concernés, notamment celui du taxi.

Dans tous les cas, l'approche du 1<sup>er</sup> janvier 2025 exigeait une intervention rapide et immédiate afin de résoudre ce problème dans les plus brefs délais, pour éviter des conséquences graves ou irréparables pour nombre de taximen. C'est la raison du dépôt de la proposition d'ordonnance en discussion.

L'organisation d'auditions retarderait le processus législatif crucial, puisque sans modification législative, le secteur serait fortement impacté par l'arrêt introduisant le basculement vers le zéro émission à cette date.

Pour information, près de 700 véhicules atteindront la limite d'âge de 7 ans et devraient être remplacés d'ici fin 2025 par des véhicules zéro émission. Certains ont d'ailleurs déjà commencé à investir dans des véhicules électriques où hydrogène, donc des véhicules zéro émission, sans qu'il n'y ait d'obligation et sans qu'ils ne bénéficient d'aides financières de la part des autorités publiques. C'est le cas d'environ 240 véhicules, sur une flotte de 3.250 taxis actifs dans la Région. Il remarque, en outre, que la limite d'âge de 7 ans est également une garantie que les véhicules thermiques utilisés sont modernes et donc à la pointe en matière de limitation de la pollution. Il est donc clair que le secteur du taxi n'est pas contre la décarbonation de ses véhicules.

Les principes de précaution et de sécurité juridique exigent de poursuivre le 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 délai devrait d'ailleurs permettre à ces derniers de mieux planifier leurs investissements.

La proposition d'ordonnance dont il espère qu'elle aura l'adhésion de toutes et tous entend, dès lors que les infrastructures sont insuffisantes et que la récente augmentation du numérus clausus des taxis a eu un impact non négligeable sur la rentabilité des exploitants, différer de deux années l'obligation, pour les services de taxis, d'acquérir des véhicules zéro émission, pour assurer l'adhésion à cette transition.

Hij stelt tot slot dat dit voorstel pragmatisch is en zuurstof geeft aan een sector die al lang in zwaar weer zit. Met dit voorstel wordt respect betoond voor een sector die het algemene belang dient, ook al bestaat die voornamelijk uit zelfstandigen. We moeten een einde maken aan de instabiliteit van de taxisector. Hij benadrukt dat de voorgestelde maatregel het streefdoel om de algehele uitstoot uiteindelijk te herleiden tot nul op geen enkele manier op de helling zet.

### III. Algemene bespreking

**Mevrouw Aline Godfrin** merkt op dat het voorstel van ordonnantie ertoe strekt de verplichting voor de taxisector en diensten voor bezoldigd personenvervoer om voertuigen met nuluitstoot aan te schaffen met twee jaar uit te stellen.

Volgens haar moeten we een zo ambitieus mogelijke milieutransitie blijven nastreven, maar moeten we er ook voor zorgen dat die haalbaar is en rekening houdt met de werkelijkheid waarin we leven.

De sector van de taxichauffeurs en zelfstandigen die bezoldigd personenvervoer aanbieden, vervullen een belangrijke rol voor de maatschappij en het leefmilieu. Het gaat om een vorm van gedeeld vervoer en dus om een alternatief voor een eigen wagen. De sector is ook van groot maatschappelijk belang voor mensen die geen auto hebben of voor wie het niet vanzelfsprekend is om het openbaar vervoer te gebruiken, zoals ouderen of mensen met een handicap.

Bezoldigd personenvervoer is ook een belangrijke en betrouwbare aanvulling op het openbaarvervoersaanbod, vooral 's nachts en tijdens de daluren.

De sector wenst vooral een oplossing die een inclusieve, eerlijke en sociaal-economisch evenwichtige transitie mogelijk maakt. Daarom heeft de MR-fractie deze tekst medeondertekend.

Zij wil zeker geen kruis maken over de noodzakelijke en gewenste ecologische omschakeling naar voertuigen met nuluitstoot. Door die met twee jaar uit te stellen, zou de sector echter de nodige tijd krijgen om zich aan te passen en kunnen de publieke en private spelers intussen in voldoende mate voorzien in de nodige infrastructuur.

Zij wijst erop dat de wetgever reeds de mogelijkheid bood om uitstel te verlenen, na overleg met de taskforce 'Elektrische Oplaadpunten'. De taskforce kwam echter pas in september en dus rijkelijk laat voor de dag met zijn verslag, waardoor de sector nog maar weinig tijd kreeg om zich aan te passen.

Uit cijfers van het Europees Observatorium voor Alternatieve Brandstoffen blijkt dat het aantal oplaadpunten in België in 2023 nagenoeg verdubbelde, van 22.000 naar 41.000. De meeste daarvan bevinden zich echter in Vlaanderen. Er zijn grote verschillen tussen de gewesten. Het Brussels Gewest staat nog mijlenver van de doelstelling die

Il termine en indiquant que cette proposition est, selon lui, pragmatique et qu'elle vise à donner une bouffée d'air à un secteur qui est déjà en souffrance depuis longtemps et, qu'à travers cette proposition, il est exprimé du respect pour un secteur qui est d'utilité publique, bien que majoritairement composé d'indépendants. Il faut absolument mettre fin à l'instabilité qui règne dans le secteur des taxis. Il souligne, toutefois, que la mesure proposée ne remet pas du tout en question l'objectif, à terme, du zéro émission.

### III. Discussion générale

**Mme Aline Godfrin** remarque que la proposition d'ordonnance vise à reporter de 2 ans l'obligation pour les services de taxis et de transport rémunéré de personnes d'acquérir des véhicules zéro émission.

Selon elle, s'il faut garder la plus haute ambition en matière de transition environnementale, il faut aussi veiller à ce que celle-ci tienne compte de la réalité sur le terrain et soit rendue la plus atteignable possible.

Pour rappel, le secteur des taxis et des indépendants actifs dans le transport rémunéré de personne joue un rôle sociétal et environnemental important. Il s'agit d'un service de transport partagé, donc d'une alternative à la voiture individuelle. Il joue également un rôle sociétal important pour celles et ceux qui n'ont pas de voiture ou qui ont des difficultés à prendre les transports en commun, comme, les seniors ou les personnes en situation de handicap.

Le transport rémunéré de personnes complète aussi de manière significative l'offre de transports en commun, en particulier la nuit ou aux heures creuses, pour un transport sûr.

Le secteur est particulièrement demandeur d'une solution qui permette une transition inclusive, juste et équilibrée sur le plan socio-économique. C'est la raison pour laquelle le groupe MR cosigne ce texte.

Elle souligne, néanmoins, qu'il ne s'agit nullement de faire une croix sur la transition environnementale, nécessaire et souhaitée, vers des véhicules zéro émission. Mais un report de 2 ans laisserait le temps au secteur de s'adapter et aux acteurs publics et privés de développer les infrastructures indispensables en nombre suffisant.

Elle rappelle que la possibilité d'un report était déjà prévue par le législateur, après consultation de la 'Task Force Bornes électrique'. Toutefois, le rapport de cette dernière est arrivé fort tardivement, en septembre, ce qui laissait peu de temps au secteur pour s'adapter.

Si le nombre de points de recharge en Belgique a presque doublé en 2023, passant de 22.000 à 41.000 selon les chiffres de l'observatoire européen des carburants alternatifs, la grande majorité de ces points se trouvent en Flandre, révélant en fait de grands écarts entre les Régions. La Région bruxelloise est encore loin de l'objectif qu'elle s'est fixé et du

het zichzelf heeft opgelegd om tegen 2035 22.000 publiek toegankelijke laadpalen op en buiten de openbare weg te laten plaatsen door Sibelga. De MR heeft altijd gepleit voor een snelle uitrol van voldoende laadpalen, in samenwerking met de privésector, om dat doel te bereiken. De taxisector heeft overigens specifieke behoeften en vraagt daarom om een aangepast netwerk van snelle laadpalen te ontwikkelen die uitsluitend voor zijn behoeften zijn bestemd. Dat is een voorwaarde om de sector een succesvolle omschakeling te laten maken zonder werk te verliezen, in te boeten op winstgevendheid of technische problemen te ondervinden.

Zij is van mening dat een of andere strategische spreiding van oplaadpunten moet worden overwogen, bijvoorbeeld in de buurt van exploitatiezetels, woningen van chauffeurs of in garages van bedrijven die actief zijn in de sector.

In het Brussels Gewest zijn er geen stations waar waterstof, het andere alternatief voor emissievrije mobiliteit, kan worden getankt. Er is dus nog heel wat werk aan de winkel om de transitie naar behoren te plannen en ondersteunen, zodat een draagvlak ontstaat en de vooropgestelde doelen kunnen worden bereikt, zonder daarbij een economische sector en een zeer nuttige dienst voor gedeeld vervoer in gevaar te brengen.

Volgens de MR is de elektrificatie van de mobiliteit een enorme ecologische en economische uitdaging voor vele sectoren. Er moet dan ook worden nagedacht over begeleidende maatregelen zoals steun voor de plaatsing van laadpalen op strategische locaties.

**De heer Amin El Boujdaini** voegt eraan toe dat er momenteel niet genoeg laadpalen zijn in het Brussels Gewest.

Hij merkt ook op dat de Waalse wetgeving geen verplichting oplegt om taxivoertuigen te elektrificeren. In Vlaanderen wordt de verplichte elektrificatie van de taxivloot van kracht in 2030. Zelfs de stad Amsterdam – een voorloper op het vlak van de elektrificatie van taxi's – heeft de verplichting om voertuigen met nuluitstoot aan te schaffen, die oorspronkelijk gepland was vanaf 2025, onlangs uitgesteld. De vraag rijst dus waarom het Brussels Gewest dergelijke wetgeving oplegt terwijl anderen dat niet doen.

Een dergelijke verplichting houdt ook gevolgen in voor de werkregeling van de chauffeurs, ook voor wie in één shift werkt. De laadtijd van de batterijen vormt een nijpend probleem, aangezien de meeste taxi-uitbaters in meerdere shifts werken en een voertuig vaak door twee of zelfs drie chauffeurs wordt gedeeld. Momenteel zijn er 2.700 taxi's in Brussel en zijn er 3.266 chauffeurs geregistreerd bij Brussel Mobiliteit. In 2023 en 2024 werd zelfs aan 7.290 chauffeurs een bekwaamheidsattest afgegeven. We kunnen ons dus terecht afvragen hoe de minder dan 2.000 laadpalen in Brussel zullen volstaan om al die voertuigen op te laden, zonder dat de particulieren, die ook hun voertuig moeten kunnen opladen, daarvan nadeel ondervinden.

mandat donné à Sibelga, à savoir l'installation de 22.000 bornes accessibles au public en voirie et hors voirie d'ici à 2035. Le MR a toujours plaidé pour un développement rapide de bornes en suffisance, en partenariat avec le privé, pour atteindre cet objectif. De plus, le secteur des taxis a des besoins spécifiques liés à leurs activités et demande donc un réseau de bornes de recharge adapté, rapide et qui soit uniquement réservé à leurs besoins. Il s'agit là d'une condition pour que le secteur puisse réussir cette transition sans perte d'activités, sans perte de rentabilité ou sans problèmes techniques.

Elle estime qu'il faudra réfléchir à une forme de répartition stratégique des points de recharge, par exemple près des sièges d'exploitation, près des habitations des chauffeurs ou encore dans les garages des sociétés actives dans le secteur.

Quant à l'hydrogène, qui est l'autre alternative pour une mobilité zéro émission, il n'y a aucune station en Région bruxelloise. Cela démontre qu'il y a encore beaucoup de travail à réaliser pour que la transition soit correctement planifiée et accompagnée, afin de créer de l'adhésion et d'atteindre les objectifs fixés, sans mettre à mal une activité économique et un service de transport partagé bien utile.

Pour le MR, l'électrification de la mobilité est un enjeu environnemental et économique énorme, qui touche beaucoup de secteurs. Dès lors, des mesures d'accompagnement doivent pouvoir être étudiées, comme le soutien à l'installation de bornes de recharge à des endroits stratégiques.

**M. Amin El Boujdaini** ajoute que le nombre de bornes de recharge est actuellement insuffisant en Région bruxelloise.

Il remarque également que la Wallonie n'a pas inclus dans sa législation l'obligation de l'électrification des véhicules de taxi. Quant à la Flandre, la date d'entrée en vigueur de l'obligation de l'électrification de la flotte des taxis y est fixée à 2030. Même la ville d'Amsterdam, qui a été l'une des plus progressives en matière d'électrification des véhicules de taxi, vient de reporter l'obligation d'achat de véhicules zéro émission, initialement prévue dès 2025. Il serait donc pertinent de s'interroger sur la raison pour laquelle la Région bruxelloise impose une telle législation, alors que les autres ne le font pas.

Une telle obligation a des conséquences pour l'organisation du travail des chauffeurs, y compris pour ceux qui travaillent en un seul shift. Le problème du temps de charge des batteries devient important quand on sait que la plupart des exploitants travaillent en plusieurs shifts et qu'un véhicule est souvent utilisé par deux, voire trois chauffeurs. En effet, s'il y a aujourd'hui à Bruxelles 2.700 taxis, il y a 3.266 chauffeurs répertoriés par Bruxelles Mobiliteit, et il y a même 7.290 certificats de capacité de chauffeur délivrés en 2023 et 2024. Dès lors, on est en droit de se demander comment il sera possible d'assurer la recharge de ces véhicules sur moins de 2.000 bornes à Bruxelles, sans pénaliser les particuliers qui eux aussi ont besoin de

Welke oplossingen worden aangereikt voor chauffeurs die de hele dag in hun voertuig doorbrengen en het zich dus comfortabel moeten kunnen maken? In de winter moeten ze hun wagen kunnen verwarmen en in de zomer moeten ze de airconditioning kunnen aanzetten. Ze moeten ook gebruik kunnen maken van de nodige toepassingen, maar die beperken de actieradius van een elektrisch voertuig al gauw tot minder dan 300 kilometer. Grotere voertuigen verbruiken bovendien meer en moeten dus sneller worden opgeladen. Doorgaans wordt aangenomen dat een voertuig één laadbeurt per dag nodig heeft, maar in werkelijkheid zijn dat er meer.

Hij komt dus tot de conclusie dat de infrastructuur in Brussel niet klaar is. De taxisector is er zich terdege van bewust dat het nodig is om de stap te zetten naar elektrische voertuigen, maar vraagt dus om die verplichting uit te stellen. De MR staat nog steeds achter de maatregelen die verband houden met de klimaattransitie. De verplichte elektrificatie vanaf 1 januari 2025 zou de taxisector echter zowel sociaal als economisch pijn doen. Er is dus geen andere mogelijkheid dan de omschakeling naar taxi's met nuluitstoot pas te laten ingaan op 1 januari 2027 in plaats van op 1 januari 2025. Ondertussen moeten we bekijken hoe het geweest de plaatsing van laadpalen extra kan ondersteunen, door onder meer de specifieke obstakels voor deze sector uit de weg te ruimen.

**Mevrouw Celia Groothedde** herinnert eraan dat er een studie moest worden opgesteld, hoewel de verplichting tot overschakeling naar elektrische voertuigen al veel langer was vastgelegd, net omdat de taxisector daar heel hard voor heeft gelobbyd. Het is dus niet juist dat er, zoals een collega beweert, niet geluisterd zou zijn naar de sector. Deze studie, die zeer conservatief is in de manier waarop die is opgesteld, geeft nu overduidelijk aan dat er genoeg tijd is tot overschakeling.

Volgens de spreker is een overschakeling dus wel degelijk mogelijk en zij is ervan overtuigd dat er voldoende laadpalen kunnen worden geplaatst.

Voorts wil ze ook verduidelijken waarom de overschakeling nodig is. Ruim 200.000 Brusselaars, dat is een zesde van onze inwoners, lijden aan een longziekte of aan chronische ademhalingsproblemen. Astma is vooral bij zeer jonge kinderen een zeer groot probleem. Het is zo ver gekomen dat vandaag moeders van jonge kinderen hun neus uit het raam steken om te kijken hoe hard het stinkt en of ze hun kinderen mee naar buiten kunnen nemen.

Daarenboven gaat het aantal kankers elk jaar de hoogte in. Dat is, onder meer, het gevolg van vervuilende stoffen in onze lucht. Per jaar overlijden 900 Brusselaars daaraan.

Iedereen heeft kennis kunnen nemen van de open brieven van gezondheidsspecialisten. Er zijn ook studies gepubliceerd door Brussel'Air die aangeven hoe slecht het met de luchtkwaliteit is gesteld. Voorts zegt de spreker ook te hopen dat iedereen al eens heeft gepraat met mensen die aan het bed hebben gezeten van een comateuze geliefde die door dit soort

possibilités de recharge.

Quelles solutions sont-elles mises en place pour les chauffeurs qui ont besoin d'un véhicule confortable puisqu'ils y passent toute la journée? En hiver ils doivent pouvoir chauffer l'habitacle et en été, ils doivent pouvoir utiliser leur climatisation. Ils doivent également pouvoir utiliser les applications qui leur sont utiles, mais qui diminuent rapidement l'autonomie d'un véhicule électrique à moins de 300 kilomètres. En outre, les véhicules plus grands consomment davantage et devront donc être rechargés plus rapidement. Si l'on considère souvent qu'un véhicule aura besoin d'une recharge par jour, en réalité, il en faudra plus.

Il en conclut que les infrastructures bruxelloises ne sont pas prêtes. Le secteur du taxi, bien que conscient de la nécessité de passer vers l'électrique, demande donc un report de l'obligation. Le MR, quant à lui, soutient toujours les mesures liées à la transition climatique. Mais une entrée en vigueur de l'obligation d'électrification au 1<sup>er</sup> janvier 2025 pénaliserait le secteur des taxis, tant socialement qu'économiquement. Il n'y a donc pas d'autre possibilité que de reporter le basculement vers des taxis zéro émission du 1<sup>er</sup> janvier 2025 au 1<sup>er</sup> janvier 2027. Entretemps, il faudra réfléchir à la façon dont la Région pourra apporter un soutien supplémentaire au déploiement de bornes de recharge, notamment en éliminant les obstacles propres à ce secteur.

**Mme Celia Groothedde** rappelle qu'une étude devait être réalisée, même si l'obligation de passer aux véhicules électriques était déjà établie depuis bien plus longtemps, précisément parce que le secteur des taxis avait exercé de fortes pressions en ce sens. Il est donc inexact de prétendre que le secteur n'a pas été entendu, comme le déclare un collègue. Cette étude, élaborée de façon très conservatrice, indique désormais de manière indéniable qu'il y a suffisamment de temps pour cette transition.

Selon l'oratrice, une transition est donc possible, et elle est convaincue que des bornes de recharge pourront être installées en suffisance.

En outre, elle souhaite préciser pour quelles raisons cette transition vers l'électrique est nécessaire. Plus de 200.000 Bruxellois, soit un sixième de notre population, souffrent d'une maladie pulmonaire ou de problèmes respiratoires chroniques. L'asthme est un problème grave, en particulier chez les très jeunes enfants. La situation est telle qu'aujourd'hui, les mères de jeunes enfants sortent le bout du nez par la fenêtre afin de vérifier à quel point l'air est pollué, et si elles peuvent sortir avec leurs enfants.

De plus, le nombre de cancers augmente chaque année. Cette hausse est due notamment aux polluants présents dans l'air, qui causent chaque année le décès de 900 Bruxellois.

Tout le monde a pu prendre connaissance des lettres ouvertes des spécialistes de la santé. Des études publiées par Brussel'Air signalent également à quel point la qualité de l'air est mauvaise. En outre, l'oratrice déclare que tous devraient discuter avec quelqu'un ayant veillé au chevet d'un proche plongé dans le coma à cause de ce type de problème.

problemen in die toestand is gekomen.

Zij merkt voorts op dat de vooropgestelde elektrificatie van de taxisector niet onredelijk is. Brussel zit in de top 10 van Europese steden met de grootste concentratie van stikstofdioxide. Er wordt gesproken over veiligheid, wel dit is de veiligheid van de Brusselaars. Er wordt gesproken over onze wettelijke verplichtingen, wel er is de 14de van deze maand een nieuwe richtlijn aangenomen door de Europese lidstaten die aangeeft dat het gehalte stikstofdioxide moet worden teruggebracht tot 20 microgram. Op dit moment is dat in Brussel meer dan 25 microgram. Alleen in het Zoniënwoud wordt op dit moment die norm gehaald.

De spreker vraagt meer aandacht, in het bijzonder vanwege de sociale partij in deze commissie, voor de situatie van de inwoners van zogenaamde street canyons of van de armste wijken, die het meest lijden onder die problemen.

Dit debat gaat over de eerste verplichting van de overheid, namelijk zorgen voor de veiligheid en gezondheid van de burgers. Als het gaat over overlijdens of ziekten, dan is uitstel geen optie, zeker wanneer duidelijk wordt aangetoond dat dat niet nodig is.

**De heer Oliver Rittweger de Moor** wijst erop dat wanneer alle spelers in een sector het erover eens zijn dat de begeleidende maatregelen voor de transitie ontoereikend zijn, dan moeten ze op hun woord geloofd worden. Ze zijn inmiddels ook al twee keer komen betogen voor het parlement. We moeten respect voor hen opbrengen en naar hen luisteren.

De taxisector staat achter de transitie en achter de bescherming van het leefmilieu. Volgens de PTB vereist de vooropgestelde transitie op zeer korte termijn ook een verlaging van de belasting op inverterstelling voor voertuigen op waterstof, want die is nog steeds veel hoger dan voor elektrische voertuigen.

De spreker stelt ook vast dat nog niet alle voorwaarden zijn vervuld om de transitie te kunnen bewerkstelligen. De taskforce schetst een duidelijk beeld van de toegang tot laadinfrastructuur. De beschikbaarheid en toegankelijkheid daarvan blijven de spelers in de taxisector zorgen baren. Om daar iets aan te doen, moeten de regering en de privéspelers investeren in de uitbreiding van openbare laadnetwerken, vooral in zones waar veel taxi's actief zijn, zoals aan de treinstations en in het stadscentrum.

Ook de werkelijke actieradius en de laadtijd van elektrische voertuigen zijn een bron van bekommernis voor de taxi-uitbaters.

Om al die redenen heeft de PTB-fractie zich geschaard achter de vraag om de verplichte elektrificatie uit te stellen. Zij heeft daarover vragen gesteld in de bevoegde parlementaire commissie. Zij heeft ook een amendement ingediend met betrekking tot de LEZ. Als dat was aangenomen, had het probleem al maanden geleden opgelost kunnen zijn. Ten slotte heeft zij over dit onderwerp een

Elle note aussi que l'électrification du secteur des taxis qui est proposée n'est pas déraisonnable. Bruxelles figure dans le top 10 des villes européennes les plus polluées au dioxyde d'azote. On parle de sécurité : c'est bien la sécurité des Bruxellois qui est en jeu. Quant à nos obligations légales, une nouvelle directive européenne adoptée le 14 de ce mois exige de réduire le niveau de dioxyde d'azote à 20 microgrammes. À Bruxelles, ce taux dépasse actuellement les 25 microgrammes, à l'exception de la forêt de Soignes, où cette norme est respectée.

L'oratrice demande que l'on accorde davantage d'attention, et elle s'adresse en particulier à la fraction sociale de cette commission, à la situation des habitants de ce qu'on appelle les «canyons urbains» ou des quartiers les plus défavorisés, qui sont les plus touchés par ces problèmes.

Ce débat porte sur la première obligation du gouvernement, à savoir d'assurer la sécurité et la santé de ses citoyens. Lorsqu'il est question de décès ou de maladies, le report n'est pas une option, surtout lorsque les études montrent qu'il n'est pas nécessaire.

**M. Oliver Rittweger de Moor** indique penser que si tous les acteurs d'un secteur affirment, en front commun, que les mesures d'accompagnement pour la transition ne sont pas suffisantes, il faut leur faire confiance. S'ils viennent à deux reprises manifester devant ce Parlement, il faut les respecter. Ils méritent d'être entendus.

Le secteur du taxi est favorable à la transition et à la protection de l'environnement. Selon le PTB, une telle transition passe aussi, à très court terme, par une baisse de la taxe de mise en circulation pour les véhicules à hydrogène, qui est aujourd'hui encore beaucoup plus élevée que pour les véhicules électriques.

L'orateur constate également que toutes les conditions pour pouvoir mettre en œuvre la transition ne sont pas réunies aujourd'hui. Le contexte décrit par la 'Task Force' est clair en ce qui concerne l'accès à des infrastructures de recharge. La disponibilité et l'accessibilité de celles-ci restent une source de préoccupation pour les acteurs du secteur du taxi. Pour y remédier, le gouvernement et les acteurs privés doivent investir dans l'extension des réseaux publics de recharge, en particulier dans les zones fréquentées par les taxis, tels que les gares et le centre-ville.

L'autonomie réelle des véhicules électriques et le temps de la recharge sont également des sources d'inquiétude pour les exploitants de taxis.

Pour toutes ces raisons, le groupe PTB soutient depuis le début la demande de report de l'obligation de l'électrification, par le biais de questions parlementaires en commission, d'un amendement concernant la LEZ et qui aurait déjà pu résoudre le problème depuis quelques mois s'il avait été adopté et, aujourd'hui enfin, par le dépôt d'une proposition de résolution et par le soutien à la proposition d'ordonnance en

voorstel van resolutie ingediend en steunt zij het voorstel van ordonnantie dat vandaag wordt besproken en in dezelfde lijn ligt als haar voorstel van resolutie. Het overleven van honderden chauffeurs en hun gezinnen staat op het spel.

Voorts vermeldt hij dat zijn fractie een amendement heeft ingediend om de situatie in september 2026 opnieuw te evalueren en na te gaan of de begeleidende maatregelen in aanloop naar de transitie en de uitrol van snelle openbare laadpalen dan gerealiseerd zijn.

Tot slot willen de spreker en zijn fractie de vertegenwoordigers van de sector en de chauffeurs van standplaats- en straattaxi's feliciteren, want dankzij hun mobilisatie, vastberadenheid en eendracht zullen zij deze overwinning binnenhalen. Op diezelfde manier zullen zij ook multinationals als Flibco of Uber het nakijken geven.

**De heer Mathias Vanden Borre** zegt vast te stellen dat deze zogenaamde meerderheid, die er blijkbaar nooit echt één is geweest, de laatste weken zich van debacle naar debacle sleept. Daarenboven lijkt het wel dat het weinige beleid dat ooit beslist is geweest, nu zoveel als mogelijk ongedaan wordt gemaakt. Dat was het geval voor de LEZ, voor de decumul en nu dus ook voor de taxisector. Geen enkele van deze voorstellen wint een schoonheidsprijs, integendeel zelfs. Het is dus hoog tijd dat de Brusselaars een echte volwaardige stabiele regering krijgen die terug de blik op de toekomst richt en een echt project voor de Brusselaars uittekent.

Wat het voorstel van ordonnantie betreft, herinnert hij eraan dat zijn fractie zich had onthouden over de ordonnantie betreffende taxidiensten omdat die teveel delegatiebevoegdheid inhield, ten aanzien van de regering. Het mag, volgens hem, geen verrassing zijn dat de regering die bevoegdheid niet op een correcte manier heeft uitgeoefend.

Het voorliggende voorstel werd enkel ondertekend door vertegenwoordigers van de PS en de MR. De spreker vraagt zich dan ook af hoe dat binnen het zogenaamde meerderheidsoverleg, of wat er nog voor moet doorgaan, kon worden aanvaard. Partijen uit de vorige coalitie, maar ook uit de nieuwe beoogde coalitie lijken er zich immers tegen te verzetten. Voorts merkt hij op dat geen enkele Nederlandstalige partij dit voorstel mee heeft ondertekend. Hoe is dit voorstel eigenlijk tot stand gekomen?

Ten gronde, zegt hij te begrijpen dat er bezorgdheden zijn vanuit de sector dat de verplichtingen die zijn ingeschreven misschien te scherp zouden zijn. Hij stelt overigens vast dat, in vergelijking met steden zoals Antwerpen of Gent, Brussel inderdaad de stad was waar men het verst ging. In Gent geldt er bijvoorbeeld geen verplichting om straattaxi's te elektrificeren en in Antwerpen zou die elektrificatie er pas in 2030 komen. De vraag van de Brusselse taxisector om uitstel is dan ook begrijpelijk. Zijn fractie zal dan ook het voorstel van ordonnantie steunen, al blijven er bedenkingen bij de manier waarop dit tot stand is gekomen.

**Mevrouw Sofia Bennani** wijst erop dat het debat van vandaag gewijd is aan een cruciale maatregel in de strijd tegen

discussion, qui va d'ailleurs dans le même sens que sa proposition de résolution. Il en va de la survie de centaines de chauffeurs et de leurs familles.

Il indique encore que son groupe a déposé un amendement qui vise à réévaluer la situation en septembre 2026, pour vérifier que les mesures d'accompagnement vers la transition et que le déploiement de l'infrastructure publique de bornes de recharge rapide seront alors rencontrées.

Enfin, l'orateur et son groupe saluent et félicitent les représentants du secteur et les chauffeurs de taxi de station et de rue, car cette victoire sera obtenue grâce à leur mobilisation, à leur détermination et au front commun qu'ils ont pu mettre en place. Et c'est de cette même manière qu'ils en obtiendront bien d'autres contre les multinationales comme Flibco ou Uber.

**M. Mathias Vanden Borre** constate que cette prétendue majorité, qui n'en a visiblement jamais été une, accumule les échecs ces dernières semaines. En outre, il semble que le peu de mesures politiques qui avaient été décidées est désormais entièrement démantelé. Ce fut le cas concernant la LEZ, le decumul, et maintenant pour le secteur des taxis. Aucune de ces propositions ne remporte un prix d'excellence, bien au contraire. Il est donc grand temps que les Bruxellois aient un véritable gouvernement stable et complet, tourné vers l'avenir et qui propose un vrai projet pour les Bruxellois.

Concernant la proposition d'ordonnance, il rappelle que son groupe s'était abstenu sur l'ordonnance relative aux services de taxis, car elle conférerait à l'exécutif une trop grande compétence de délégation. Selon lui, il n'est guère surprenant que le gouvernement n'ait pas exercé cette compétence de façon appropriée.

La présente proposition n'a été signée que par les députés du PS et du MR. L'orateur se demande donc comment elle pourrait être approuvée en concertation de la majorité, ou ce qu'il en reste. Les partis de la coalition précédente, ainsi que ceux de la nouvelle coalition envisagée, semblent effectivement s'y opposer. Il note également qu'aucun parti néerlandophone n'a cosigné cette proposition. Comment cette proposition a-t-elle vu le jour?

Sur le fond, il déclare comprendre que le secteur s'inquiète que les obligations envisagées soient peut-être trop strictes. Il note d'ailleurs que, par rapport à des villes comme Anvers ou Gand, Bruxelles est effectivement allée le plus loin. À Gand, par exemple, les taxis de rue ne sont pas obligés de passer à l'électrique, et à Anvers, cette électrification ne sera pas requise avant 2030. La demande de report formulée par le secteur des taxis bruxellois est dès lors compréhensible. Son groupe soutiendra donc la proposition d'ordonnance, même si des réserves subsistent quant à la manière dont elle a été élaborée.

**Mme Sofia Bennani** indique qu'il est débattu ici d'une mesure cruciale, inscrite dans la lutte contre le dérèglement

de klimaatverstoring en de luchtvervuiling. Leefmilieu en gezondheid zijn twee uiterst belangrijke thema's voor Les Engagés.

Zij merkt op dat het besluit van 6 oktober 2022 goed is opgebouwd. Er is namelijk uitdrukkelijk in bepaald dat indien voor 1 januari 2025, na gemotiveerd advies van de taskforce 'Elektrische Oplaadpunten', zou blijken dat er onvoldoende openbare laadinfrastructuur is geplaatst, de regering de deadline kan verschuiven naar een door haar te bepalen datum, afhankelijk van de snelheid waarmee de bedoelde infrastructuur wordt geplaatst. De taskforce 'Elektrische Oplaadpunten' heeft inmiddels een gunstig advies uitgebracht, waarin zelfs staat dat het netwerk van Brusselse laadpalen tegemoetkomt aan de behoeften van de taxisector, waardoor die kan voldoen aan de verplichting dat nieuw ingeschreven voertuigen vanaf 1 januari 2025 een nultoot moeten hebben. De regering heeft dus geen gebruik gemaakt van het voorrecht dat het besluit haar bood om zelf de maatregel uit te stellen. Het is de PS-fractie die vandaag bij ordonnantie voorstelt om de maatregel met twee jaar uit te stellen. Daarmee legt zij het advies van de taskforce 'Elektrische Oplaadpunten' naast zich neer. Dat doet een fundamentele vraag rijzen: waarvoor dient de administratie als haar adviezen worden verworpen? Zij vraagt zich ook af waarom de PS de parlementaire weg kiest, terwijl ze deel uitmaakt van een regering in lopende zaken, die deze beslissing rechtstreeks had kunnen nemen.

Voorts zegt zij dat haar fractie de taxisector volledig steunt en de legitieme behoeften ervan erkent. Volgens haar is het noodzakelijk om de arbeidsomstandigheden en de levenskwaliteit van de taxichauffeurs te verbeteren. Deze commissie dient alles in het werk te stellen om hun werk en opdracht in positieve zin te laten evolueren. Hun eisen zijn echter niet nieuw en de huidige situatie is het gevolg van een schrijnend gebrek aan daadkracht en vooruitziendheid bij de beleidsmakers.

Les Engagés stelt twee opties voor. Ofwel belegt het parlement dringend een hoorzitting met de taskforce, zodat die kan reageren op de argumenten van de ondertekenaar van dit voorstel van ordonnantie, waarna iedereen zich dan een oordeel vormt. Ofwel wordt die hoorzitting geweigerd en dan zal haar fractie vertrouwen op de procedure die is vastgesteld door artikel 4 van het besluit, alsook op het advies van de taskforce 'Elektrische Oplaadpunten', en zal ze de besproken tekst dus verwerpen. Volksgezondheid en de strijd tegen de klimaatverstoring zijn van het allergrootste belang en haar fractie wil de ambities op dat gebied niet bijstellen als er geen duidelijk en tegensprekelijk debat mogelijk is.

**De heer John Pitseys** vreest dat de beraadslaging over deze tekst de toon zet voor de komende vijf jaar, waarbij men zich de gewoonte dreigt aan te meten om haastwerk af te leveren. Eigenlijk had deze tekst moeten worden besproken door de regering of tijdens de commissievergadering van 3 december, zoals was voorgesteld tijdens de plenaire vergadering. Dat zou zelfs niet hebben verhinderd om hem vervolgens op de agenda van de plenaire vergadering van 6 december te plaatsen. De tekst die voorligt ter bespreking, is een voorstel dat haastig is opgesteld en slecht is voorbereid.

climatique et contre la pollution atmosphérique. L'environnement et la santé sont vraiment deux thématiques essentielles pour Les Engagés.

Elle remarque que l'arrêté du 6 octobre 2022 a bien été construit, puisqu'il prévoyait spécifiquement que s'il était constaté avant l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2025, après l'avis motivé de la 'Task Force Bornes électriques', que le déploiement de l'infrastructure publique de bornes de recharge était insuffisant, le gouvernement reporterait cette échéance à la date qu'il déterminerait en fonction de la vitesse de déploiement de ladite infrastructure. Or, il s'avère que la 'Task Force Bornes électriques' a rendu un avis favorable, affirmant même que le réseau des bornes bruxelloises est en adéquation avec les besoins du secteur des taxis en vue de l'obligation d'être à zéro émission pour les véhicules nouvellement enregistrés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Le gouvernement n'a donc pas profité de la prérogative, qui lui était offerte par l'arrêté, d'effectuer lui-même un report de la mesure. C'est le groupe PS qui propose aujourd'hui, via une ordonnance, de reporter la mesure de 2 ans. Ce faisant, il rejette l'avis de la 'Task Force Bornes électriques'. Cela soulève une question fondamentale : à quoi sert l'administration si leurs avis sont rejetés ? Elle se demande, en outre, pourquoi le PS agit au niveau du Parlement, alors qu'il fait partie d'un gouvernement en affaires courantes, qui aurait pu prendre directement cette décision.

Elle indique encore que son groupe soutient pleinement le secteur des taxis et reconnaît leurs besoins légitimes. Il est, selon elle, nécessaire de faire évoluer les conditions de travail des taximen et leur qualité de vie. Ce sera le rôle de cette commission de travailler d'arrache-pied à faire en sorte que leur travail et leur mission soient améliorés. Cependant, leurs revendications ne datent pas d'hier et la situation actuelle résulte d'un manque flagrant de gestion et d'anticipation des responsables politiques.

Les Engagés proposent deux options : soit le Parlement auditionne en urgence la 'Task Force' afin qu'elle réponde aux arguments avancés par la signataire de cette proposition d'ordonnance, et chacun avisera alors en fonction de cette audition, soit cette audition est refusée et le groupe de l'oratrice fera alors confiance à la procédure mise en place par l'article 4 de l'arrêté ainsi qu'à l'avis de la 'Task Force Bornes électriques' et rejettera donc le texte en discussion. La santé publique et la lutte contre le dérèglement climatique sont des priorités absolues et son groupe ne souhaite pas réduire les ambitions en la matière, si un débat clair et contradictoire n'est pas possible.

**M. John Pitseys** dit craindre que la délibération de ce texte donne le ton de ce que seront les cinq années à venir, à savoir l'habitude de la hâte. En effet, ce texte aurait dû être délibéré en gouvernement ou lors de la réunion de la commission du 3 décembre, comme cela avait été suggéré en séance plénière. Cela n'aurait même pas empêché une mise à l'ordre du jour de la séance plénière du 6 décembre prochain. Le texte en discussion est une proposition rédigée à la hâte et est mal préparé.

De spreker vraagt eveneens om zo snel mogelijk een hoorzitting met de taskforce 'Elektrische Oplaadpunten' te organiseren, waar sommigen zo beducht voor zijn.

Afgezien van de overhaasting, wordt telkens ook getracht om de pil te vergulden door zich louter voor de vorm eerbiedwaardig uit te laten over datgene wat in de tekst onder vuur wordt genomen, namelijk de inspanningen om ons gewest voor te bereiden op de milieu-uitdagingen waarmee het te maken zal krijgen, en om de uitstoot van broeikasgassen en fijnstof te beperken. Daar worden dan uitspraken aan gekoppeld zoals "we houden allemaal heel hard vast aan de transitie van het gewest". In werkelijkheid geven ze echter geen moer om de longen van de Brusselaars. De taxisector maakt zich daarover misschien wel meer zorgen dan de indieners van de voorgestelde tekst.

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 oktober 2022 bepaalt dat alle nieuw aangeschafte taxi's vanaf 1 januari 2025 een nuluitstoot moeten hebben en stelt de voorwaarden daarvoor vast. Die nieuwe voertuigen mogen elektrische taxi's of waterstof taxi's zijn. In de tekst, ondertekend door minister-president Rudi Vervoort, wordt niet gevraagd om de taxi's die momenteel rondrijden, vanaf 1 januari volgend jaar te vervangen door elektrische voertuigen. Dat zou noch voor de taxisector, noch voor het laadnetwerk realistisch zijn. Wel is bepaald dat alle nieuw aangeschafte voertuigen een nuluitstoot moeten hebben. Dat is goed nieuws, want de uitstoot van broeikasgassen is grotendeels te wijten aan het autoverkeer. Elektrische voertuigen produceren geen directe uitstoot, waardoor de luchtvervuiling afneemt en de uitstoot van broeikasgassen daalt. Die daling is bovendien evenredig met het aantal afgelegde kilometers en taxi's leggen nu eenmaal veel kilometers af.

Het parlementslid benadrukt dat het bezit van een elektrisch voertuig financieel gezien voordelig is. De aanschaf kost weliswaar meer vanwege de batterij, maar de gebruikskosten liggen veel lager omdat er minder onderhoud nodig is en de motor efficiënter is. De totale gebruikskosten zijn dus lager voor een elektrisch voertuig met een batterij dan voor een gelijkwaardig voertuig met verbrandingsmotor. Het verschil wordt nog groter naarmate meer kilometers worden afgelegd, wat het geval is voor taxivoertuigen.

Hij merkt nog op dat de taxisector een belangrijke maatschappelijke rol heeft en dat zijn fractie zich daarom altijd heeft verzet tegen de ontmanteling ervan door liberaal rechts tijdens de vorige zittingsperiodes. Hij heeft er dan ook alle vertrouwen in dat de sector juist zal kunnen inschatten wat er aan is van de bewering van de MR dat zij altijd de kant van de sector heeft gekozen.

Zoals reeds vermeld, bepaalt het regeringsbesluit dat indien voor 1 januari 2025 na advies van de taskforce 'Elektrische Oplaadpunten' zou worden vastgesteld dat er onvoldoende openbare laadinfrastructuur is geplaatst, de deadline kan worden verschoven naar een nader te bepalen datum, afhankelijk van de snelheid waarmee de bedoelde infrastructuur wordt geplaatst. Het is niet meer dan normaal dat de sector zich moet kunnen voorbereiden en moet kunnen

L'orateur plaide, lui aussi, pour l'organisation la plus prompte possible d'une audition de la 'Task Force Bornes électriques', tant remise en doute.

A part la hâte, à chaque fois, pour enrober les choses, un hommage cosmétique à ce à quoi le texte s'attaque, la préparation de notre Région aux défis environnementaux auxquels elle devra faire face, la limitation des émissions de gaz à effet de serre ou encore la limitation des émissions de particules fines, est rendu sous la forme de phrases comme « nous sommes tous très très attachés à la transition de la Région ». Mais, en réalité, ils se fichent des poumons des Bruxellois. À vrai dire, le secteur du taxi s'en soucie peut-être plus que les auteurs du texte proposé.

L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 octobre 2022 aménage les conditions pour que tous les taxis nouvellement acquis soient zéro émission à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Ces taxis peuvent être des taxis électriques ou des taxis à hydrogène. Ce texte, signé par le ministre-président Rudi Vervoort, ne demande pas aux taxis roulant actuellement d'être remplacés par des véhicules électriques dès le 1<sup>er</sup> janvier prochain. Ce ne serait réaliste ni pour le secteur du taxi ni pour le réseau de recharge. Mais il dit que tous les véhicules nouvellement acquis devront être zéro émission. C'est une bonne nouvelle, puisque les émissions de gaz à effet de serre sont largement dues au transport automobile. Les véhicules électriques ne produisent aucune émission directe, ce qui réduit la pollution de l'air et permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. D'autant plus que cette réduction est proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus et que les taxis parcourent bien naturellement un grand nombre de kilomètres.

Le député assure que, d'un point de vue financier, la possession d'un véhicule électrique est avantageuse. Certes, son coût d'achat est plus élevé en raison de la batterie, mais en revanche, son coût d'usage est beaucoup plus faible puisqu'il nécessite moins d'entretien et que le moteur est plus efficient. Le coût total d'utilisation est donc plus faible à véhicule équivalent pour un véhicule électrique à batterie que pour un véhicule thermique. Il le devient d'autant plus à mesure qu'on parcourt un grand nombre de kilomètres, ce qui est le cas des véhicules utilisés comme de taxi.

Il remarque encore que le secteur des taxis joue un rôle sociétal important et son groupe s'est, dès lors, toujours opposé à son démantèlement par la droite libérale, lors des législatures passées. Il est donc confiant que le secteur appréciera à sa juste mesure l'affirmation selon laquelle le MR se serait toujours tenu à ses côtés.

L'arrêté du gouvernement prévoyait, comme cela a déjà été dit, que si l'on constatait avant l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2025, après avis de la 'Task Force Bornes électriques', que le déploiement de l'infrastructure publique de bornes de recharge serait insuffisant, l'échéance pouvait être reportée à une date qui serait déterminée en fonction de la vitesse de déploiement de ladite infrastructure. Il est évidemment normal que le secteur puisse se préparer et puisse bénéficier

beschikken over de nodige infrastructuur. Nauwkeurig uitgevoerd onderzoek heeft echter aangetoond dat het laadnetwerk ruimschoots volstaat. Toen de studie werd uitgevoerd, waren er 5.000 laadpalen. Ondertussen zijn het er bijna 7.000.

Hij merkt nog op dat de studie gebaseerd is op zeer voorzichtige en zelfs behoudende veronderstellingen. Het netwerk wordt toereikend geacht, zelfs indien tegen 2025 het merendeel van de taxivloot uit elektrische voertuigen zou bestaan, wat vrijwel uitgesloten is, en zelfs indien de voertuigen enkel 's nachts zouden worden opgeladen, wat natuurlijk ook niet zo is. De uitvoerders van de studie voegden er zelfs aan toe dat de meeste laadbeurten 's nachts plaatsvinden, iets wat de indieners van de tekst tegenspreken. We mogen er dus met zekerheid van uitgaan dat het model zelfs bij een overschatting van de behoefte aan nachtelijke laadbeurten, wat de uitvoerders van de studie bewust hebben gedaan, voorzichtige resultaten oplevert. Bovendien werd bij de gehanteerde scenario's rekening gehouden met een opmerking van de sector zelf. Op aandringen van de taxisector werd de nochtans hypervoorzichtige interpretatie van de studie namelijk bijgestuurd. Aanvankelijk was het model gebaseerd op de veronderstelling dat het opladen van voertuigen voor 95% 's nachts en 5% overdag plaatsvindt, maar die percentages werden aangepast naar respectievelijk 70% en 30%.

In het advies wordt geconcludeerd dat het huidige netwerk ruimschoots toereikend is om de 181 elektrische taxivoertuigen die momenteel rondrijden, normaal of snel op te laden. Wanneer een aanzienlijk deel van de volledige taxivloot, meer bepaald een voertuig op vijf, zou worden geëlektrificeerd, zouden er slechts acht extra normale laadpalen nodig zijn. Sinds die berekening werd gemaakt, zijn er echter meer dan 1.000 nieuwe laadpalen geplaatst. Daarom kan worden geconcludeerd dat het netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen perfect volstaat om de geleidelijke elektrificatie van taxi's vanaf 1 januari 2025 in goede omstandigheden te laten verlopen.

De spreker stelt vast dat dit advies niet in de smaak valt bij bepaalde collega's, die het besluit liever overboord kieperen, omdat het de elektrificatie uitdrukkelijk koppelt aan de studie. De indieners van de tekst willen laten zien dat ze dicht bij de taxisector staan, en dat is hun goed recht, maar ze doen dat ten koste van het kleinste beetje milieubewustzijn. Vervoer is met 23% de tweede grootste bron van CO<sub>2</sub>-uitstoot in ons land. Dat percentage is lager dan het aandeel van de industrie, maar hoger dan dat van verwarming en landbouw. Van de uitstoot door vervoer is 96% toe te schrijven aan het wegverkeer.

Net nu we een rampzalige COP hebben gehad, betreurt de spreker dat ook nu weer, net zoals voor de LEZ een maand geleden, een meerderheid van vervuilers de achteruitgang voor het leefmilieu, waartoe deze tekst leidt, bekrachtigt.

Volgens hem getuigt een dergelijke beslissing van minachting voor het leefmilieu en de feiten, en kan die misschien ook schadelijk zijn voor de ontwikkeling van de sector op lange termijn. Een elektrische taxi is vandaag al zeer rendabel en zal dat in de toekomst steeds meer worden. De

des infrastructures nécessaires. Mais une analyse soigneuse a démontré que le réseau de bornes est suffisamment large. Au moment de la réalisation de l'étude, il y avait 5.000 bornes. Aujourd'hui, il y en a même presque 7.000.

Il remarque encore que les hypothèses de travail sur lesquelles l'étude s'est basée sont très prudentes, voire conservatrices. Le réseau est jugé suffisant, même si dès 2025 la flotte des taxis devait être majoritairement composée de véhicules électriques, ce qui ne saurait être le cas, et même si les recharges n'avaient lieu que la nuit, ce qui n'est évidemment pas le cas. Les auteurs de l'étude ont même ajouté que la plupart de sessions de charge, puisque ce point est contesté par les auteurs du texte en débat, ont lieu pendant la nuit. Cela signifie que même si l'on surestime le besoin en recharge nocturne, comme les auteurs de l'étude l'ont volontairement fait, on est certain que le modèle donnera des résultats prudents. Par ailleurs, ces scénarios ont été adoptés suite à une remarque émise par le secteur lui-même. En effet, c'est sous l'insistance du secteur du taxi que l'interprétation de l'étude, pourtant très prudente, a été modifiée. Si le modèle faisait initialement l'hypothèse d'une recharge nocturne à 95 % et diurne à 5 %, celle-ci a été modifiée par une recharge à 70 % la nuit et à 30 % le jour.

L'avis conclut que pour la flotte actuelle de 181 véhicules électriques utilisés comme taxis, le réseau est tout à fait suffisant, que ce soit pour la recharge normale ou pour la recharge rapide. Une électrification substantielle de la flotte totale de véhicules de taxi, c'est-à-dire un véhicule sur 5, ne représenterait qu'un besoin supplémentaire de 8 bornes de recharge normales. Or, depuis l'écriture de ces lignes, plus de 1.000 nouvelles bornes ont été installées. Dès lors, on peut en conclure que le réseau d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques est tout à fait suffisant pour permettre l'électrification progressive des taxis à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 dans de bonnes conditions.

L'orateur constate que cet avis ne semble pas plaire à certains collègues, qui préfèrent jeter par terre l'arrêté, puisque celui-ci liait explicitement la mise en œuvre de l'électrification à la réalisation de l'étude. Les auteurs du texte veulent afficher leur proximité avec le secteur des taxis, et c'est leur droit, mais ils le font au détriment de la moindre conscience environnementale. Le transport est la deuxième source d'émission de CO<sub>2</sub> dans notre pays, 23 % derrière l'industrie, mais devant le chauffage et l'agriculture. Lorsque l'on décompose les émissions dues au transport, 96 % de ces émissions sont dues au transport routier.

À l'heure d'une COP désastreuse, l'auteur regrette qu'ici encore, comme lors du débat sur la LEZ il y a un mois, une majorité de pollueurs entérine un nouveau recul en matière de politique environnementale.

Une telle décision se fait, selon lui, au mépris de l'environnement, au mépris des faits, et peut-être même au détriment du développement du secteur à long terme. En effet, avoir un taxi électrique est largement rentable aujourd'hui et il le deviendra de plus en plus. Les véhicules électriques ont

gebruikskosten van elektrische voertuigen liggen lager die die van voertuigen met een verbrandingsmotor, vooral dankzij de efficiëntie van de elektrische motor. De indieners van dit voorstel hebben de blik gericht op de korte termijn, in plaats van de sector te helpen uitgroeien tot een van de toonaangevende sectoren op sociaal, ecologisch en zelfs economisch gebied.

Het klopt dat het nodig is om in de sector een draagvlak te creëren om naar een transitie te kunnen toewerken. We kunnen dat echter alleen bereiken door te proberen overtuigen. De indieners van deze tekst proberen echter niet te overtuigen, ze doen er zelfs alles aan om het er niet mee eens te zijn en een rookgordijn op te trekken in het debat. Er was nood aan een draagvlak om roken te verbieden op café, het toegestane alcoholpromillage in het verkeer te verlagen en het dragen van de veiligheidsgordel te verplichten. Voor geen enkele van die maatregelen was er aanvankelijk een draagvlak. Het was nodig om de mensen ervan te overtuigen. De indieners van deze tekst hebben ervoor gekozen om dat niet te doen, omdat ze geloven dat dit in hun eigen belang is. Hun belang rijmt in dit verband echter niet met het algemene belang.

**De heer Jonathan de Patoul** betreurt allereerst het feit dat er geen regering is. De burgers hebben duidelijk voor een meerderheid gekozen. Eigenlijk zou een regering situaties zoals deze moeten aanpakken en erover beslissen.

Hij wijst erop dat enkel nieuw ingeschreven taxiervoertuigen vanaf 1 januari 2025 uitstootvrij zouden moeten zijn.

Hij juicht elke stap die we zetten op weg naar een betere luchtkwaliteit, toe. Die is in Brussel, en dan vooral in bepaalde dichtbevolkte wijken, namelijk bijzonder rampzalig. We hadden dus ook deze stap, die uiteraard gepaard zou moeten gaan met de ontwikkeling van een toereikend laadnetwerk, moeten kunnen zetten.

Over de studie van de taskforce ‘Elektrische Oplaadpunten’ vangt hij verschillende tegenstrijdigheden op, hier en bij bepaalde spelers op het terrein. Hij betreurt vooral dat de studie zo laat is bezorgd en vraagt hoe dat komt. Het zou volgens hem dan ook interessant zijn om te horen wat de betrokken partijen te zeggen hebben.

Hij merkt ook op dat de laatste tijd alles inderhaast lijkt te gebeuren, terwijl het debat al eerder had kunnen worden gevoerd, toen er nog tijd was om alles te bespreken. Het is soms inderdaad nuttig om te luisteren naar experts, want de parlementsleden zijn dat zelf niet.

Uit de studie blijkt dat het netwerk van laadpalen nu al min of meer toereikend is, ook al moet het misschien nog iets worden verbeterd. Hij vraagt zich dan ook af waarom wordt voorgesteld om de verplichting met twee jaar uit te stellen. Hij is van oordeel dat één jaar uitstel verstandiger zou zijn. Dat zou immers alvast moeten volstaan om de studie, die pas laat beschikbaar was, te updaten en 600 tot 800 extra

des coûts d'exploitation inférieurs à ceux des véhicules thermiques, en particulier grâce à l'efficacité du moteur électrique. Au lieu d'aider le secteur à se mettre dans le peloton de tête des secteurs exemplaires au niveau social, au niveau environnemental et même au niveau économique, les auteurs de la proposition choisissent le court terme.

S'il est vrai qu'il est nécessaire de susciter l'adhésion du secteur pour pouvoir avancer vers la transition, c'est en cherchant à convaincre que l'on y arrive. Or, les auteurs de ce texte ne cherchent pas à convaincre, ils font même tout ce qu'ils peuvent pour ne pas être d'accord et pour jeter des fumigènes dans la discussion. Il a, par exemple, fallu susciter l'adhésion pour supprimer la cigarette dans les cafés, pour diminuer l'alcoolémie sur les routes ou pour imposer le port de la ceinture de sécurité. Il n'y avait jamais d'adhésion au départ, il a fallu la susciter. Les auteurs de ce texte y ont renoncé, parce qu'ils estiment que c'est leur intérêt. Et ici, leur intérêt ne coïncide pas avec l'intérêt général.

**M. Jonathan de Patoul** déplore premièrement qu'il n'y ait pas de gouvernement, car une majorité a bien été sollicitée par les citoyens, et c'est ce gouvernement qui aurait dû agir et prendre des décisions par rapport aux situations telles que celle à laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui.

Concernant la question des taxis, il rappelle qu'il est ici question de l'immatriculation des nouveaux véhicules du secteur des taxis, qui seraient obligatoirement zéro émission à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Selon lui, toute avancée pour améliorer la qualité de l'air qui, à Bruxelles, est des plus catastrophiques, particulièrement dans certains quartiers plus denses, est positive. Dès lors, la mise en place de cette avancée, qui devait évidemment se faire en parallèle avec le développement d'un réseau de recharge suffisant, aurait dû pouvoir être réalisée.

Concernant l'étude de la 'Task Force Bornes électriques', il note certaines contradictions ici et chez certains acteurs de terrain. Il regrette surtout que cette étude soit arrivée si tardivement et demande quelle en est la raison. Il estime qu'il serait intéressant de pouvoir entendre ces acteurs.

Il constate, lui aussi, que l'on semble ces derniers temps toujours être dans l'urgence, alors que le débat aurait pu être mené un peu plus tôt, lorsqu'il était encore temps de discuter. En effet, il est parfois utile d'entendre des experts, dès lors que les députés ne le sont pas.

À la lecture de l'étude, le réseau de bornes de recharge semble aujourd'hui plus ou moins suffisant, même s'il doit peut-être encore être légèrement amélioré. Il se demande donc pourquoi il est proposé de reporter l'obligation de deux ans. Il lui semble qu'un report d'un an serait plus judicieux. En effet, cela permettrait déjà une mise à jour de l'étude, qui est arrivée un peu tard, et cela permettrait également le

laadpalen langs de wegen te plaatsen. Een dergelijke uitbreiding van de laadinfrastructuur zou volgens hem de vrees van de taxisector moeten wegnemen en het mogelijk moeten maken om de vraag van de sector zonder al te veel problemen op te vangen. Daarom heeft de spreker een amendement daarover ingediend.

De spreker wil ook weten waartoe de PS en MR zich verbinden als er twee jaar uitstel komt. We kunnen ons immers terecht afvragen waarom, toen hierover werd beslist, niet alles in het werk werd gesteld om ervoor te zorgen dat alles in de plooi zou vallen. Indien zou worden beslist om twee jaar uitstel te verlenen, moeten we er tegen dan hoe dan ook echt klaar voor zijn.

**De heer Ilyas El Omari** geeft aan dat Team Fouad Ahidar er een groot voorstander van is om de verplichte elektrificatie met minstens twee jaar uit te stellen, omdat de laadinfrastructuur, zoals eerder werd aangegeven, op dit moment ontoereikend is. In tegenstelling tot wat sommigen beweren, is zij zelfs verre van toereikend.

Bovendien zijn er mensen die bijvoorbeeld een jaar geleden hun taxivoertuig hebben gekocht via leasing. Aan hen kunnen we vandaag niet zeggen dat zij hun voertuig binnen een maand moeten vervangen, ook al gaat het om een nieuw ingeschreven exemplaar.

Hij benadrukt dat niet iedereen zich in de huidige economische context kan registreren met een elektrisch voertuig, omdat de aankoopprijs van dat soort voertuigen veel te hoog is.

Daarom staat hij achter een uitstel van de verplichting tot 2027.

De heer **Jamal Ikazban** zegt erg geschokt te zijn door sommige uitlatingen. Sommigen creëren een tegenstelling tussen de vervuilers aan de ene kant, die ze bestempelen als kindermoordenaars en slechteriken, en al de rest, die het goed voor heeft, aan de andere kant. Als je hen moet geloven, ligt de taxisector aan de basis van de hoge kankercijfers. Het is schokkend om de verantwoordelijkheid daarvoor toe te schrijven aan de taxisector, die nochtans het goede voorbeeld geeft, al was het maar omdat taxivoertuigen een levensduur van zeven jaar hebben en dus enkel de minst vervuilende modellen op de wegen rondrijden. Bovendien hebben sommigen al inspanningen gedaan om over te schakelen op elektrische voertuigen, zonder financiële steun van de overheid. Dit zijn de woorden van de vader van een kind dat twee keer de diagnose kanker heeft gekregen.

Hij merkt ook op dat sommigen hun zaak willen bepleiten door er de kwetsbare volkswijken bij te betrekken en erop te wijzen dat de mensen die daar wonen, het meest te lijden hebben onder vervuiling. Dat is een poging om een sector waarin duizenden mensen hard werken, een schuldgevoel aan te praten. Die werknemers komen overigens vaak net uit die wijken.

Voorts stelt hij vast dat sommige collega's weigeren naar de sector te luisteren en er via bepaalde uitspraken zelfs op lijken neer te kijken, en de sector infantiliseren. Zij schilderen

déploiement de 600 à 800 bornes supplémentaires en voiries. Une telle augmentation de l'infrastructure de recharge devrait, selon lui, répondre aux craintes du secteur des taxis et permettre d'absorber la demande du secteur sans trop de soucis. C'est pourquoi il a déposé un amendement en ce sens.

L'orateur souhaite encore savoir à quoi s'engagent le PS et le MR en cas de report de 2 ans. En effet, on est en droit de se poser la question pourquoi, à partir du moment où tout ceci avait été décidé, tout n'a pas été mis en œuvre pour que tout fonctionne comme prévu. En tout cas, si un report de deux ans devait être décidé, il faudra alors réellement être prêt.

**M. Ilyas El Omari** indique que la Team Fouad Ahidar soutient fortement le report de deux ans minimum de l'obligation de l'électrification, car, comme cela a déjà été dit, les infrastructures de recharge ne sont à ce jour pas suffisantes. C'est même loin d'être le cas, contrairement à ce que certains disent.

En outre, certains citoyens ont acheté leurs taxis, il y a peut-être un an, en leasing et il n'est donc pas possible de leur dire aujourd'hui que dans un mois ils devront changer de véhicule, même pas s'il s'agit de nouvelles inscriptions.

Il souligne qu'il existe un contexte économique qui ne permet pas à ceux qui souhaitent s'enregistrer de le faire avec un véhicule électrique, en raison du coût d'achat beaucoup trop élevé de ce type de véhicule.

C'est pourquoi il est favorable à un report de l'obligation jusqu'en 2027.

**M. Jamal Ikazban** indique avoir été fortement choqué par certains propos. En effet, certains ont fait le choix d'opposer les méchants pollueurs, tueurs d'enfants, et puis tous les autres qui sont bons. À les croire, c'est à cause des taxis qu'il y a un nombre élevé de cancers. Il est choquant d'imputer ce genre de responsabilités au secteur du taxi qui est pourtant exemplaire, ne serait-ce que parce que les véhicules n'ont qu'une durée de vie de sept ans, de sorte que ce sont les plus petits pollueurs de la voie publique. Par ailleurs, certains ont déjà fait des efforts pour basculer vers l'électrique sans aucune aide financière publique. C'est le papa d'un enfant frappé à deux reprises par le cancer qui tient ces propos.

Il remarque aussi que certains veulent instrumentaliser les quartiers populaires et fragilisés en expliquant que c'est là que les gens subissent le plus la pollution. On tente ainsi d'inculper un secteur dans lequel des milliers de personnes travaillent dur. Or, ces travailleurs sont précisément bien souvent issus de ces quartiers-là.

Il constate également que certains collègues refusent d'écouter le secteur et le méprisent même par certains propos, en l'infantilisant. C'est comme si le secteur n'était pas

de sector af als een sector met een gebrek aan verantwoordelijkheidszin, terwijl we er eigenlijk veel van kunnen leren, onder meer ook voor wat het gespreksonderwerp van vandaag aangaat.

Aan zijn collega van de PTB antwoordt hij dat hij niet tot vandaag heeft gewacht om aan de alarmbel te trekken. Het amendement van de PTB lijkt hem niet meteen zinvol, omdat we de regering haar werk moeten laten doen. De vandaag voorgestelde maatregel is slechts een noodmaatregel die moet worden genomen omdat er geen volwaardige regering is.

Het verbaast de spreker ook dat sommige parlementsleden beweren dat het parlement geen autonomie zou hebben ten opzichte van de regering.

Voorts wijst hij erop dat de taxiwetgeving reeds voorziet in een evaluatie in 2025. Het is de bedoeling om daarbij een heleboel zaken te beoordelen, zoals de numerus clausus die de taxisector in een wurggreep houdt, de arbeidsomstandigheden van taxichauffeurs, de lastigheid van het beroep, de winstgevendheid, de sociaal-economische levensvatbaarheid enzovoort.

Op het betoog van zijn collega van Les Engagés antwoordt hij dat Leefmilieu Brussel inderdaad een standpunt heeft ingenomen over dit dossier, maar dat ook Brussel Mobiliteit dat heeft gedaan door te vragen om de vanaf 1 januari 2025 geplande verplichting uit te stellen aangezien de elektrische infrastructuur ontoereikend en onaangepast zou zijn. Bovendien zijn alle openbare laadpalen toegankelijk voor iedereen en is er geen één voorbehouden voor taxivoertuigen. Voorts zijn er in het Brussels Gewest zelfs waterstofstations.

Hij betreurt de harde opmerkingen van zijn collega van Ecolo. Die probeert de aankoop prijs van een elektrisch voertuig te minimaliseren door te beweren dat dit soort voertuig op termijn rendabeler is, maar daarmee gaat hij voorbij aan het feit dat er eerst wel een enorm bedrag voor moet worden neergeteld dat verpletterend is voor kleine zelfstandigen. In veel gevallen krijgen ze niet eens een lening van hun bank voor de aankoop van een elektrisch voertuig.

Tot slot zegt hij ervan overtuigd te zijn dat het laadnetwerk ontoereikend en onaangepast is. De ganse taxisector zegt dit al heel lang. Het voorstel, dat een dringende oplossing wil bieden maar niet bedoeld is om de volgende regering de wind uit de zeilen te nemen, is daarom een maatregel van gezond verstand.

**Mevrouw Aline Godfrin** antwoordt haar collega van Ecolo dat de taxichauffeurs de steun van de MR bij de recentste verkiezingen al op prijs hebben gesteld. De waarheid is dat minister Alain Maron van Ecolo tijd heeft verloren met de plaatsing van laadpalen door jarenlang de hulp van de privésector af te wijzen, hoewel die met het oog op de nodige investeringen net van cruciaal belang is.

Zij stelt ook vast dat hij het wel had over klimaat en CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar niet over energieverslindende woningen, die nochtans de voornaamste boosdoeners zijn als oorzaak van de

responsable, alors qu'ils ont beaucoup de choses à nous apprendre, notamment dans la question qui nous occupe aujourd'hui.

En réponse au collègue du PTB, il indique ne pas avoir attendu aujourd'hui pour tirer la sonnette d'alarme. En ce qui concerne l'amendement du PTB, il indique que celui-ci ne lui semble pas réellement utile dans la mesure où il faudra laisser le gouvernement faire son travail. La mesure qui est proposée aujourd'hui n'est qu'une mesure d'urgence qui doit être prise en raison de l'absence d'un gouvernement en plein exercice.

L'orateur indique d'ailleurs s'étonner d'entendre des députés dire que le Parlement n'aurait pas d'autonomie par rapport au gouvernement.

En outre, il rappelle qu'une évaluation est déjà prévue en 2025 dans le cadre de la législation taxi, pour examiner plusieurs facteurs tels que le numérus clausus qui étouffe le secteur du taxi, les conditions de travail des chauffeurs de taxi, les conditions de pénibilité, la rentabilité, la viabilité socio-économique, etc.

Concernant l'intervention de sa collègue des Engagés, il indique que si Bruxelles Environnement a pris position dans ce dossier, c'est aussi le cas de Bruxelles Mobilité qui demande le report de l'obligation prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2025, en raison, selon elle, des infrastructures électriques qui seraient inadaptées et insuffisantes. De plus, toutes les bornes de recharge publiques sont ouvertes à tous, et aucune d'entre elles n'est réservée qu'aux taxis. Concernant l'hydrogène, il n'y a même aucune station en Région bruxelloise.

Pour ce qui est de l'intervention du collègue d'Ecolo qui a tenu des propos durs, il dit les déplorer. Concernant sa tentative de minimiser le coût d'achat d'un véhicule électrique en disant que sur la durée, ce type de véhicule est plus rentable, il indique que c'est faire l'impasse sur le fait que le coût initial est tellement énorme qu'il écrase les petits indépendants. Bien souvent, ceux-ci n'obtiennent même pas un prêt de leur banque pour l'achat d'un véhicule électrique.

En conclusion, il indique être convaincu que le parc de bornes électriques est insuffisant et inadapté. Le secteur du taxi dans son ensemble l'affirme depuis longtemps. Dès lors, la proposition qui vise à apporter une solution en urgence, mais qui n'a pas pour vocation de se substituer au prochain gouvernement est une mesure de bon sens.

**Mme Aline Godfrin** répond à son collègue d'Ecolo que les chauffeurs de taxi ont déjà apprécié le soutien du MR lors des dernières élections. La vérité, c'est que c'est le ministre Ecolo, M. Alain Maron, qui a perdu du temps sur le déploiement des bornes parce qu'il a rejeté pendant plusieurs années le soutien du secteur privé, pourtant crucial vu l'investissement nécessaire.

Elle constate en outre que, s'il a bien parlé du climat et des émissions de CO<sub>2</sub>, il n'a pas parlé des passoires énergétiques qui sont pourtant majoritairement responsables du

klimaatopwarming in ons geweest. Nochtans hebben we op dat vlak een aanzienlijke achterstand opgelopen, en dat met een Ecolo-minister aan het roer.

Ten slotte probeert hij volgens haar de economische spelers en burgers ervan te overtuigen dat de ecologische transitie noodzakelijk is, wat een mooie les is. Tegelijk hoopt zij echter dat hij er zelf ook iets van opsteekt en dat we kunnen afstappen van de bestraffende ecologie.

De heer **Amin El Boujdaini** vraagt zich af wat kaars en bril baten, als de uil niet zienen wil.

Sommige collega-parlementsleden vragen om opnieuw een hoorzitting te houden met de taxisector. Ze hadden echter al veel eerder naar de sector moeten luisteren. De sector vraagt namelijk al jaren om gehoor te krijgen.

Hij nodigt zijn collega's uit om een week of twee stage te lopen in de taxisector en twaalf uur lang in een voertuig te zitten. Dan pas zullen ze begrijpen hoe het is om taxichauffeur te zijn.

Hij wijst er ook op dat de taxisector enorm lijdt onder het urenlang stilstaan in files als gevolg van Good Move, waardoor chauffeurs geen ritten kunnen uitvoeren. Dat is frustrerend en slecht voor hun inkomsten. Dat is ook de reden waarom de taxi's het vandaag niet meer redden. De meeste parlamentsleden hebben echter niet naar hen geluisterd.

**Mevrouw Celia Groothedde** zegt kort te willen ingaan op de karikaturen die hier werden geschetst. Er werd hier gedaan alsof ze wereldvreemd zou zijn. Haar voorbeeld van naast het bed zitten van een naaste in coma met longproblemen, is er één dat ze zelf heeft beleefd.

Zij ontkent ook niet dat het zwaar is om urenlang in een voertuig te zitten, maar wat dat betreft is er geen verschil tussen een zeer sterk vervuילend voertuig dat stikstofdioxide uitstoot en een voertuig dat geen stikstofdioxide en veel minder fijnstof uitstoot en dus de gezondheid van de Brusselaars niet schaadt.

Zij nodigt haar collega's uit haar te vergezellen in de wijken waar er street canyons zijn en waar mensen zitten die hun naasten, vooral de jongsten en de ouderen, zien lijden onder hun gezondheid.

Zij stelt zich nog de vraag hoe de verdedigers van dit voorstel aan de verplichtingen van de Europese richtlijn tegemoet gaan komen.

Het voorbeeld van Amsterdam werd hier aangehaald, maar er werd niet gesproken over Rotterdam, Oslo of zelfs Antwerpen dat met een zeer rechts bestuur wel maatregelen neemt.

Zij die het luidst roepen dat er moet worden geluisterd, vertonen geen luisterbereidheid en zij die het over respect hebben, maken karikaturen van wie argumenten aandraagt.

réchauffement climatique dans notre Région. Pourtant, le retard y est criant, et ce avec un ministre Ecolo aux commandes.

Enfin, selon elle, il cherche à convaincre les acteurs économiques et les citoyens de la nécessité de la transition écologique, c'est une belle leçon qu'il donne, mais elle dit espérer qu'il la prendra aussi pour lui et que l'on puisse sortir de l'écologie punitive.

**M. Amin El Boujdaini** estime qu'il n'est pire sourd que celui qui ne veut pas entendre.

Certains collègues parlementaires demandent à entendre encore une fois le secteur des taxis. Mais ils auraient dû écouter le secteur depuis longtemps. En effet, cela fait des années qu'il demande à être entendu.

Il invite encore ses collègues à aller faire un stage dans le secteur des taxis, de rester dans un véhicule pendant 12 heures, une semaine ou deux durant, et ils comprendront ce que c'est que d'être taximan.

Il souligne aussi que le secteur des taxis souffre énormément des embouteillages interminables à cause de 'Good Move', sans pouvoir faire de courses. C'est ça qui est frustrant et qui fait mal au portefeuille. C'est ça qui a fait que les taxis aujourd'hui ne s'en sortent plus. Mais la plupart des parlementaires ne les ont pas écoutés.

**Mme Celia Groothedde** souhaite commenter brièvement les caricatures qui ont été dressées ici. Certains ont laissé entendre qu'elle serait déconnectée de la réalité. Pourtant, l'exemple qu'elle a donné, celui d'être au chevet d'un proche en coma en raison de problèmes pulmonaires, est une expérience qu'elle a personnellement vécue.

Elle ne nie pas non plus qu'il est pénible d'être assis dans un véhicule durant des heures, mais à cet égard cela ne fait aucune différence qu'il s'agisse d'un véhicule très polluant en termes de dioxyde d'azote ou d'un véhicule qui n'en émet pas tout en produisant beaucoup moins de particules fines, et qui ne nuit donc pas à la santé des Bruxellois.

Elle invite ses collègues à l'accompagner dans les quartiers où se trouvent des canyons urbains et où des gens voient la santé de leurs proches, en particulier des plus jeunes et des personnes âgées, se dégrader.

Elle se demande encore comment les défenseurs de cette proposition comptent se conformer aux exigences de la directive européenne.

L'exemple d'Amsterdam a été cité, mais pas celui de Rotterdam, d'Oslo ou même d'Anvers, qui adoptent des mesures, même avec des autorités locales très à droite.

Ceux qui crient qu'il faut être à l'écoute ne montrent aucune volonté d'écouter, et ceux qui parlent de respect tournent en caricatures les personnes qui proposent des arguments.

**De heer Ilyas El Omari** herhaalt dat het belangrijk is om het uitstel van de verplichting met twee jaar te steunen. Vandaag is de situatie voor taxichauffeurs al moeilijk genoeg, met een bikkelarharde concurrentie en een groot aantal taxi's. Daarom ligt het moeilijk om een verplichte elektrificatie te steunen.

Natuurlijk is de ecologische voetafdruk niet minder belangrijk. Maar tegen welke prijs? Kunnen we het maken onzekerheid te creëren binnen de taxisector? Hij meent te geloven dat er andere oplossingen en alternatieven zijn.

**De heer Oliver Rittweger de Moor** geeft aan dat het volgens hem ongehoord is om te wachten tot 2026 om een hele reeks problemen op te lossen, zoals de schandalige commissies die Uber aanrekent, om een realistische numerus clausus voor alle chauffeurs vast te stellen en om over te schakelen op een kilometertarief zonder commissie waarmee alle chauffeurs van straat- en standplaatstaxi's de kost kunnen verdienen. We mogen ook niet wachten om paal en perk te stellen aan de btw-fraude van multinationals ten koste van de chauffeurs en om een einde te maken aan de discriminatie waarvan taxichauffeurs bij het Zuidstation het slachtoffer zijn. Tot slot moet de belasting op de inverkeerstelling voor voertuigen die op waterstof rijden, worden verlaagd en gelijkgetrokken met die voor elektrische voertuigen. Er is dus veel werk aan de winkel.

Vervolgens gaat hij in op het amendement dat zijn fractie heeft ingediend. Hij vindt dat zijn collega van DéFI zich terecht afvraagt waartoe de nieuwe meerderheid zich precies verbindt? Wie kan vandaag garanderen dat in september 2026 aan alle voorwaarden is voldaan om de omschakeling te verwezenlijken? Daarom bepaalt zijn amendement eenvoudigweg dat de verplichting inzake voertuigen met nuluitstoot maar kan ingaan op de nieuwe datum van 1 januari 2027 als een herbeoordeling van de situatie in september 2026 een positieve uitkomst oplevert. Daarbij dient te worden gekeken naar de begeleidende maatregelen in aanloop naar de omschakeling en moet worden nagegaan of er voldoende openbare infrastructuur van snelle laadpalen is geplaatst.

**Mevrouw Sofia Bennani** geeft aan dat zij in haar betoog heeft benadrukt dat het belangrijk en absoluut noodzakelijk is om de taxisector te helpen. Het is dan ook geenszins haar bedoeling om de taxisector onder vuur te nemen.

Het besluit van de minister-president voorziet in een omschakeling naar nuluitstoot vanaf 1 januari 2025. Het probleem is dat de regering, waarvan de PS deel uitmaakt, een duidelijke procedure heeft goedgekeurd om de elektrificatie van taxi's in goede banen te leiden en eventueel uit te stellen. Vandaag lappen de indieners van het voorstel die procedure aan hun laars. Zij hebben ook lak aan het advies van een administratie, hoewel daar in het besluit van de minister-president uitdrukkelijk naar wordt verwezen. Het parlementslicd blijft er dus op aandringen om een hoorzitting met de taskforce 'Elektrische Oplaadpunten' te organiseren. Het is niet meer dan normaal dat parlementsleden zouden begrijpen waarom de PS dit advies naast zich wil neerleggen.

**M. Ilyas El Omari** répète que le soutien au report de 2 ans de l'obligation est important. En effet, aujourd'hui, la situation est déjà difficile pour les taximen avec une concurrence qui est rude et un grand nombre de taxis. Dès lors, une obligation d'électrification serait difficilement supportable.

Certes, l'empreinte écologique est également très importante. Mais à quel prix ? Peut-on créer la précarité dans le secteur des taxis ? Il indique penser qu'il existe d'autres solutions et d'autres alternatives.

**M. Oliver Rittweger de Moor** indique qu'il n'est, pour lui, pas question d'attendre 2026 pour résoudre toute une série de problématiques, comme les commissions scandaleuses que s'octroie Uber, pour établir un numérus clausus viable pour l'ensemble des chauffeurs ou pour aller vers un tarif au kilomètre hors commission qui permette à tous les chauffeurs de taxi de rue et de station de faire vivre leur famille. Il n'est pas non plus question d'attendre que les multinationales cessent de frauder la TVA sur le dos des chauffeurs ou pour mettre fin aux discriminations dont sont victimes les chauffeurs de taxi à la gare du Midi. Enfin, il faut abaisser la taxe de mise en circulation des véhicules à hydrogène au niveau des véhicules électriques. Il y a donc énormément de choses à faire.

Concernant l'amendement qui a été déposé par son groupe, il indique trouver la question de son collègue de DéFI légitime : à quoi la nouvelle majorité s'engage-t-elle exactement ? Qui peut garantir aujourd'hui qu'en septembre 2026, toutes les conditions seront réunies pour pouvoir réaliser la transition ? Aussi, son amendement prévoit que la date du 1<sup>er</sup> janvier 2027, la nouvelle date d'entrée en vigueur de l'obligation de véhicules zéro émission, soit conditionnée à une réévaluation positive de la situation en septembre 2026, tant en termes de mesures d'accompagnement vers la transition que d'un état suffisant du déploiement de l'infrastructure publique de bornes de recharge rapide.

**Mme Sofia Bennani** indique que dans son intervention, elle a insisté sur le besoin d'aider le secteur des taxis, et c'est une absolue nécessité. Il ne s'agit donc en aucun cas pour elle de s'attaquer aujourd'hui au secteur.

C'est l'arrêté du ministre-président qui prévoyait un basculement vers le zéro émission à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Le problème aujourd'hui est que le gouvernement dont le PS fait partie a adopté une procédure claire en ce qui concerne l'électrification des taxis et son potentiel report. Aujourd'hui, les auteurs de la proposition s'assoient sur cette procédure et sur l'avis d'une administration pourtant explicitement prévue dans l'arrêté du ministre-président. Elle souhaite donc demander une audition de la 'Task Force Bornes électriques'. En effet, il est normal que les députés puissent comprendre pourquoi le PS veut ignorer son avis.

Haar collega van Team Fouad Ahidar gaf haar in zijn betoog de indruk dat hij het besluit niet goed heeft begrepen. Het is niet de bedoeling om alle taxi's die op fossiele brandstoffen rijden, vanaf 1 januari 2025 te verbieden. Dat besluit is niet van toepassing op taxichauffeurs die een maand geleden een taxi hebben gekocht, maar geldt alleen voor taxivoertuigen die moeten worden vervangen en dus al enkele jaren oud zijn.

Zij onderstreept dat Les Engagés oproept tot meer transparantie. Zij herhaalt dat haar fractie er in het dossier van de LEZ mee heeft ingestemd om in het algemene belang haar verantwoordelijkheid te nemen. Zij begrijpt echter niet waarom de PS zich niets aantrekt van een procedure waarvoor ze alle kaarten in handen had. Zij begrijpt niet waarom het parlement hier vandaag over moet debatteren. De regering mag dan wel in lopende zaken zijn, ze is nog steeds gemachtigd om dit soort beslissingen te nemen.

**De heer Jamal Ikazban** antwoordt dat een regering haar beslissingen bij eenstemmigheid neemt. Sommige leden van de vorige regering weigeren echter om de kant te kiezen van de taxisector. Als parlementslid stelt hij dus een oplossing voor het probleem voor.

**De heer John Pitseys** vindt het debat interessant, omdat het een voorsmaakje biedt van discussiepunten die op een later tijdstip in de zittingsperiode wellicht zullen terugkeren.

Hij merkt op dat sommige collega's het hebben over 'bestraffende ecologie' en dat ze sowieso nog een ander dossier zullen willen blussen. Anderen zeggen dat we de mensen niet tegen elkaar mogen opzetten en dat we de sector niet mogen beledigen, om dan vervolgens ongetwijfeld een filmpje te posten op sociale media.

Hij vindt dat zijn socialistische collega in dit dossier verdeeldheid zaait. Hij hoopt dat hij goed naar alle sprekers heeft geluisterd. Niemand wijst de taxisector met de vinger en iedereen hier respecteert de taxichauffeurs die deel uitmaken van deze stad. Ze vormen tevens onderdeel van de mobiliteitskeuzes van tal van Brusselaars. De taxisector zal een belangrijke rol spelen in de toekomst van deze stad.

Voor praktijken geldt dat we de ene boven de andere kunnen verkiezen, maar niet voor mensen. Het rookverbod was bijvoorbeeld niet minachtend bedoeld naar de horecasector toe en de PS heeft hiervoor destijds blijk gegeven van politieke moed. We minachten de taxisector dan ook niet door in te zetten op elektrificatie. Het was zelfs minister-president Rudi Vervoort die het besluit daarover heeft ondertekend. Hij hoopt dan ook voor de PS dat die de taxisector niet minacht.

Volgens de spreker moeten mensen als burgers worden beschouwd en moeten we het openbare debat eerbiedigen. Gezien het gebrek aan sterke argumenten, voegt hij eraan toe dat hij gewoon aan de feiten uit de studie heeft herinnerd.

Quant à l'intervention de son collègue de la Team Fouad Ahidar, elle indique avoir l'impression qu'il n'a pas réellement compris l'arrêté. Il ne s'agit pas d'interdire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 tous les taxis à combustion fossile. Le taximan qui a acheté son taxi il y a un mois n'est pas concerné par cet arrêté, puisque celui-ci ne concerne que les taxis qui doivent être renouvelés et qui ont donc déjà plusieurs années.

Elle souligne que Les Engagés demandent plus de transparence. Elle rappelle que quand il leur a été demandé de prendre leur responsabilité concernant la LEZ, ils l'ont fait dans l'intérêt général. Mais ici, elle indique ne pas comprendre les raisons qui poussent le PS à ignorer une procédure dont il avait toutes les cartes en main. Elle ne comprend pas pourquoi le Parlement doit en débattre aujourd'hui. Le gouvernement a beau être en affaires courantes, il est toujours habilité à prendre ce genre de décisions.

**M. Jamal Ikazban** répond que dans un gouvernement, les décisions se prennent à l'unanimité. Or, il y a dans le gouvernement précédent certains membres qui sont opposés à soutenir le secteur des taxis. C'est pourquoi il propose, en sa qualité de député, une solution au problème.

**M. John Pitseys** estime que le débat est intéressant, car il permet d'anticiper des éléments de discussion qui reviendront sans doute plus tard dans la législation.

Il remarque que certains collègues utilisent le terme d'écologie punitive et qu'ils iront certainement jeter de l'eau sur un autre dossier. D'autres prétendent qu'il ne faut ni opposer les gens ni insulter le secteur, et se retrouveront certainement à publier une vidéo sur les réseaux sociaux ensuite.

Ici, en l'occurrence, c'est, selon lui, son collègue socialiste qui choisit de cliver. Il dit espérer qu'il aura bien écouté l'ensemble des intervenants. En effet, personne n'a pointé le secteur des taxis et tout le monde respecte ici les taximen qui font partie de cette ville. Ils font aussi partie des choix de mobilité de nombreux Bruxellois. Le secteur des taxis va jouer un rôle important dans l'avenir de cette ville.

Il indique encore que certaines pratiques – et non des personnes – sont plus souhaitables que d'autres. Par exemple, ce n'était pas mépriser l'Horeca que d'interdire de fumer dans les bars, et le PS a assumé en son temps ce courage politique. Ce n'est pas non plus mépriser le secteur des taxis que d'assurer son électrification. C'est même le ministre-président Rudi Vervoort qui a signé l'arrêté qui allait en ce sens. Il indique donc espérer pour le PS qu'il ne méprise pas le secteur des taxis.

Pour l'orateur, il faut respecter le statut de citoyen de la population bruxelloise et respecter le débat public. Il ajoute qu'en raison d'absence d'arguments percutants, il s'est simplement permis de rappeler les faits de l'étude.

**De heer Jonathan de Patoul** herhaalt dat het vandaag de bedoeling is om te bepalen of nieuwe taxivoertuigen vanaf 1 januari 2025 elektrisch moeten zijn of niet. Hij heeft de indruk dat het hele debat over de taxisector opnieuw wordt gevoerd wanneer hij sommige collega's hoort uitleggen dat taxi's vastzitten in het verkeer. Er zijn inderdaad te veel auto's in Brussel. Hij vindt het de taak van politici om ervoor te zorgen dat mensen zich vlot in Brussel kunnen verplaatsen. Dat is echter voer voor een ander debat.

Hij voert aan dat zijn amendement tot doel heeft de verplichte elektrificatie met één in plaats van twee jaar uit te stellen. Volgens hem moet één jaar volstaan om een bepaald aantal bijkomende laadpalen te plaatsen en eventueel de studie van de taskforce 'Elektrische Oplaadpunten' opnieuw te evalueren.

**M. Jonathan de Patoul** rappelle qu'il est question ici de déterminer si les nouveaux véhicules de taxi devront être électriques ou pas à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. En effet, il a l'impression qu'on refait tout le débat du secteur du taxi quand certains collègues expliquent que des taxis sont coincés dans des embouteillages. Il y a effectivement trop de voitures à Bruxelles. Il appartient, selon lui, aux hommes et aux femmes politiques de faire en sorte que les Bruxellois puissent se déplacer de manière fluide. Mais c'est un autre débat.

Concernant son amendement, il indique qu'il a pour but de reporter l'obligation de l'électrification d'un an plutôt que de deux. Il dit estimer qu'une année devrait suffire à mettre en place un certain nombre de bornes supplémentaires, et éventuellement de réévaluer l'étude de la 'Task Force Bornes électriques'.

IV. Bespreking van de artikelen en  
stemmingen van het voorstel van ordonnantie  
(Stuk A-38/1 – 2024/2025)

Artikel 1

Artikel 1 lokt geen enkel commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 3.

Artikel 2

De heer Jonathan de Patoul licht het amendement nr. 1 toe.

De heer Olivier Rittweger de Moor licht het amendement nr. 2 toe.

Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 14 stemmen tegen 1.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 13 stemmen tegen 2.

Artikel 2 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 3

Artikel 3 lokt geen enkel commentaar uit.

Stemming

Artikel 3 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

V. Stemming over het geheel van het voorstel  
van ordonnantie (Stuk A-38/1 – 2024/2025)

Het geheel van het voorstel van ordonnantie wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Bijgevolg wordt het voorstel van resolutie ertoe strekkende de verplichting voor de taxisector om voertuigen met nuluitstoot aan te schaffen uit te stellen (Stuk A-20/1 - 2024/2025) doelloos.

– Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De rapporteur,  
Eléonore SIMONET

De ondervoorzitter,  
Marc-Jean GHYSSELS

IV. Discussion des articles et votes  
de la proposition d’ordonnance  
(Doc. A-38/1 – 2024/2025)

Article 1<sup>er</sup>

L’article 1<sup>er</sup> ne suscite aucun commentaire.

Vote

L’article 1<sup>er</sup> est adopté par 12 voix contre 3.

Article 2

M. Jonathan de Patoul justifie l’amendement n° 1.

M. Olivier Rittweger de Moor justifie l’amendement n° 2.

Votes

L’amendement n° 1 est rejeté par 14 voix contre 1.

L’amendement n° 2 est rejeté par 13 voix contre 2.

L’article 2 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 3

L’article 3 ne suscite aucun commentaire.

Vote

L’article 3 est adopté par 11 voix contre 4.

V. Vote sur l’ensemble de la proposition  
d’ordonnance (Doc. A-38/1 – 2024/2025)

L’ensemble de la proposition d’ordonnance est adopté par 11 voix contre 3, et 1 abstention.

Par conséquent, la proposition de résolution visant à reporter l’obligation, pour les services de taxis, d’acquérir des véhicules zéro émission (Doc. A-20/1 -2024/2025) devient sans objet.

– Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse,  
Eléonore SIMONET

Le Vice-Président,  
Marc-Jean GHYSSELS

## VI. Amendementen

Nr. 1 (van de heer Jonathan de PATOUL)

### Artikel 2

In het ontworpen 4°, de woorden “1 januari 2027” vervangen door de woorden “1 januari 2026”.

### VERANTWOORDING

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.

Die taxivoertuigen met nuluitstoot mogen elektrisch zijn of op waterstof rijden.

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 laadpalen 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.

De taskforce ‘Elektrische Oplaadpunten’ concludeert in zijn advies van 3 oktober 2024 dat “voor de huidige vloot van 181 elektrische voertuigen die als taxi worden gebruikt (zijnde 6% van de vloot), het huidige netwerk volledig toereikend is, zowel voor normaal als voor snel opladen.”

De taskforce stelt ook dat “bij een zeer aanzienlijke elektrificatie van de volledige taxivloot (één voertuig op vijf, zijnde 25% van de vloot of 802 voertuigen), het huidige netwerk met slechts acht normale laadpalen zou moeten worden aangevuld en er geen (ultra)snelle laadpalen zouden moeten bijkomen. Ter vergelijking: alleen al voor de concessie van 2024 zijn er ongeveer 600 tot 800 laadpalen gepland.”

## VI. Amendements

N° 1 (de M. Jonathan de PATOUL)

### Article 2

Dans le 4° en projet, remplacer les mots « 1<sup>er</sup> janvier 2027 » par les mots « 1<sup>er</sup> janvier 2026 ».

### JUSTIFICATION

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, § 1er, 1°, stipule que « l’ensemble des véhicules, y compris les véhicules de remplacement, nouvellement enregistrés doivent être “zéro émission” à partir du 1er janvier 2025. ».

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

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 § 1er, 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 « Task Force Bornes ».

Dans son avis du 3 octobre 2024, la « Task Force Bornes » conclut que « pour la flotte actuelle de 181 véhicules électriques utilisés comme taxi (soit 6 % de la flotte), le réseau actuel est tout à fait suffisant, que ce soit pour la recharge normale ou la recharge rapide. ».

Elle précise également qu’une « électrification très substantielle de la flotte totale de véhicules de taxis (un véhicule sur cinq, soit 25 % de la flotte ou 802 véhicules) ne représenterait qu’un besoin supplémentaire de 8 bornes de recharge normale et aucune borne (ultra-)rapide par rapport au réseau actuel. Ceci est à comparer aux quelque 600 à 800 bornes qu’il est prévu d’installer rien que pour la concession 2024 en cours d’installation. ».

Volgens de taskforce ‘Elektrische Oplaadpunten’ “lijkt het redelijk om te stellen dat het netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen volledig toereikend is om de geleidelijke elektrificatie van taxi's vanaf 1 januari 2025 in goede omstandigheden te laten verlopen.”

Deze studie werd echter pas op 5 september 2024 aan het adviescomité voor de taxi's voorgelegd, hoewel de wettelijke bepalingen al op 1 januari 2025 in werking zouden treden. Dat biedt de sector maar weinig tijd om zich aan te passen.

Gezien het feit dat de taxisector opmerkingen heeft bezorgd aan de taskforce ‘Elektrische Oplaadpunten’ om rekening te houden met de realiteit op het terrein.

Gezien het feit dat de feedback van de sector niet nauwkeurig genoeg is om in dit stadium te worden verwerkt in het model van de taskforce ‘Elektrische Oplaadpunten’ en er tijd nodig is om het studiemodel bij te werken, zodat het rekening houdt met de opmerkingen van het adviescomité voor de taxi's. De taskforce ‘Elektrische Oplaadpunten’ heeft in dat verband aangegeven dat die bijwerking van het model moet worden uitgevoerd in overleg met het adviescomité voor de taxi's en Brussel Mobiliteit.

Gezien het feit dat het model op 26 november nog niet is bijgewerkt en dat de inwerkingtreding van de wettelijke bepaling nog steeds gepland is op 1 januari 2025, lijkt het aangewezen om de inwerkingtreding van 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, met een jaar uit te stellen.

Door dat uitstel kan het studiemodel van de taskforce ‘Elektrische Oplaadpunten’ worden geüpdatet en kan de plaatsing van 600 tot 800 nieuwe laadpalen op de openbare weg in 2025 worden voltooid. Deze uitbreiding van de laadinfrastructuur in 2025 zou de vrees van de taxisector moeten wegnemen en het mogelijk maken om de vraag van de sector op te vangen.

Dit uitstel van de wettelijke bepalingen met één jaar moet het tot slot mogelijk maken om een evenwicht te vinden tussen gezondheid, leefmilieu en de economische leefbaarheid van een sector die onlangs ingrijpend werd hervormd.

Nr. 2 (van de heren Oliver RITTWEGER de MOOR en Mohammed EL BOUZIDI)

## Artikel 2

Aan het einde van het ontworpen 4°, toevoegen wat volgt:

“, onder voorbehoud van een positieve herbeoordeling van de situatie in september 2026, zowel wat de begeleidende maatregelen in aanloop naar de transitie als wat de toereikendheid van de geplaatste openbare infrastructuur van snelle laadpalen betreft.”

Selon la «Task Force Bornes», «il apparaît raisonnable d'affirmer que le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques est tout à fait suffisant pour permettre l'électrification progressive des taxis à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 dans de bonnes conditions.»

Cependant, cette étude n'a été présentée que le 5 septembre 2024 au Comité consultatif des taxis alors que l'entrée en vigueur des dispositions légales est prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Cela laisse peu de temps au secteur pour s'adapter.

Compte tenu du fait que le secteur des taxis a introduit des remarques auprès de la «Task Force Bornes» afin de tenir compte de la réalité de terrain.

Compte tenu que les retours du secteur manquent de précision pour être introduits dans le modèle de la «Task Force Bornes» à ce stade et qu'il faudra un certain délai pour affiner le modèle de l'étude pour tenir compte des remarques émises par le Comité consultatif taxi. La «Task Force Bornes» indiquant que cette mise à jour du modèle devra se faire en concertation avec le Comité consultatif taxi et Bruxelles-Mobilité.

Compte tenu que le modèle n'a pas encore été mis à jour à la date du 26 novembre et que l'entrée en vigueur de la disposition légale est toujours fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2025, il apparaît opportun de reporter d'un an l'entrée en vigueur 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.

Ce report permettra une mise à jour du modèle d'étude de la «Task Force Bornes» ainsi que l'achèvement en 2025 du déploiement de 600 à 800 nouvelles bornes en voirie publique. Cette augmentation de l'infrastructure de recharge en 2025 devrait donc répondre aux craintes du secteur des taxis et permettre d'absorber la demande du secteur.

Ce report d'un an des dispositions légales doit enfin permettre de trouver un équilibre entre santé, environnement et viabilité économique d'un secteur largement réformé il y a peu.

N° 2 (de MM. Oliver RITTWEGER de MOOR et Mohammed EL BOUZIDI)

## Article 2

Ajouter in fine du 4° en projet, ce qui suit :

« , sous réserve d'une réévaluation positive de la situation en septembre 2026, tant en termes de mesures d'accompagnement vers la transition que d'un état suffisant du déploiement de l'infrastructure publique de bornes de recharge rapide.»

VERANTWOORDING

De toelichting zal ter zitting worden gegeven.

JUSTIFICATION

La justification sera donnée en séance.