

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2024-2025

6 DECEMBER 2024

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

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

AMENDEMENTEN

na verslag

Zie:

Stukken van het Parlement:

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

A-38/2 – 2024/2025: Verslag.

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

SESSION ORDINAIRE 2024-2025

6 DÉCEMBRE 2024

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**visant à fixer l'échéance pour les services de
taxis d'acquérir des véhicules zéro émission
au 1^{er} janvier 2027**

AMENDEMENTS

après rapport

Voir:

Documents du Parlement:

A-38/1 – 2024/2025: Proposition d'ordonnance.

A-38/2 – 2024/2025: Rapport.

Nr. 1 (van de heer Jonathan de PATOUL (FR))

Artikel 2

In het 4°, zoals voorgesteld, 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.”.

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.”.

N° 1 (de M. Jonathan de PATOUL (FR))

Article 2

Dans le 4°, tel que proposé, remplacer les mots « 1^{er} janvier 2027 » par les mots « 1^{er} 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^{er} janvier 2025.

L'article 4, § 1^{er}, 1°, stipule que «l'ensemble des véhicules, y compris les véhicules de remplacement, nouvellement enregistrés doivent être "zéro émission" à partir du 1^{er} 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 § 1^{er}, 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.».

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^{er} janvier 2025 dans de bonnes conditions.».

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 2024 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.

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^{er} 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 2024 et que l'entrée en vigueur de la disposition légale est toujours fixée au 1^{er} 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.

Jonathan de PATOUL (FR)

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

Artikel 2

Aan het einde van het 4°, zoals voorgesteld, 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.”

VERANTWOORDING

De toelichting zal ter zitting worden gegeven.

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

Article 2

Ajouter in fine du 4°, tel que proposé, 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. ».

JUSTIFICATION

La justification sera donnée en séance.

Oliver RITTWEGER de MOOR (FR)
Mohammed EL BOUZIDI (FR)