

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

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

7 JUILLET 2016

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

**visant à encourager le déploiement  
d'infrastructures de recharge destinées aux  
véhicules électriques dans  
la Région de Bruxelles-Capitale**

(déposée par Mmes Els AMPE (N),  
Véronique JAMOULLE (F), MM. Eric BOTT (F),  
Pierre KOMPANY (F), Jef VAN DAMME (N) et  
Paul DELVA (N))

**Développements**

La mobilité durable augmente la qualité de vie dans la ville. Dès lors, l'offre croissante de véhicules électriques crée des possibilités afin d'améliorer la qualité de vie au sein d'une communauté urbaine.

En raison de la hausse des prix des carburants, de la préoccupation concernant le réchauffement climatique et des normes d'émission européennes de plus en plus strictes, les constructeurs automobiles investissent des milliards d'euros dans le développement de véhicules à propulsion électrique.

Une analyse du parc automobile belge nous apprend que le nombre de voitures électriques sur nos routes augmente chaque année. Il s'agit aussi bien de véhicules qui ne sont propulsés que par un moteur électrique que de véhicules hybrides. En 2014, 8.310 voitures hybrides et 1.166 voitures 100 % électriques ont été immatriculées pour la première fois. La même année, on comptait 2.203 véhicules 100 % électriques et 26.220 véhicules hybrides en Belgique.

Bien que la popularité croissante de ce type de véhicules soit encourageante, on constate que leur part dans la flotte automobile reste marginale. En 2014, plus de 98% des plus de 5,5 millions des véhicules en Belgique étaient encore équipés d'un moteur à combustion interne classique à essence ou au diesel.

Par rapport à d'autres villes européennes aussi, on constate qu'en Région de Bruxelles-Capitale, l'introduction de la voiture électrique est difficile. Cependant, c'est surtout dans les environnements urbains qu'on peut maximiser les avantages sociaux liés aux voitures électriques. La Région compte le plus grand parc automobile de Belgique et elle

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2015-2016

7 JULI 2016

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**ter bevordering van de uitbouw van  
oplaadinfrastructuur bestemd voor  
elektrische voertuigen in het Brussels  
Hoofdstedelijk Gewest**

(ingediend door mevrouw Els AMPE (N),  
mevrouw Véronique JAMOULLE (F),  
de heren Eric BOTT (F), Pierre KOMPANY (F),  
Jef VAN DAMME (N) en Paul DELVA (N))

**Toelichting**

Duurzame mobiliteit verhoogt de leefbaarheid in de stad. Het groeiend aanbod van elektrische wagens biedt daarom perspectieven om de levenskwaliteit binnen een stedelijke gemeenschap te verbeteren.

Wegens stijgende brandstofprijzen, bezorgdheid om de opwarming van de aarde en de daaruit voortvloeiende steeds strenger wordende Europese emissienormen investeren autofabrikanten miljarden euro's in de ontwikkeling van elektrisch aangedreven voertuigen.

Uit een analyse van het Belgische wagenpark blijkt dat het aantal elektrische wagens op de weg jaarlijks stijgt. Het gaat zowel om voertuigen die enkel worden aangedreven door een elektromotor als om hybridewagens. In het jaar 2014 werden er 8.310 hybride- en 1.166 volledig elektrische wagens voor het eerst ingeschreven. In datzelfde jaar waren er in totaal 2.203 volledig elektrische en 26.220 hybridevoertuigen in België.

Hoewel de stijgende populariteit van deze voertuigen bemoedigend is, blijft hun aandeel in de totale vloot marginaal. In 2014 was nog steeds meer dan 98% van de meer dan 5,5 miljoen Belgische wagens uitgerust met een klassieke verbrandingsmotor op benzine of diesel.

Ook in vergelijking met andere Europese steden verloopt de introductie van de elektrische wagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeizaam. In een stedelijke omgeving zijn er nochtans belangrijke maatschappelijke voordelen verbonden aan elektrische wagens. Het Gewest heeft het grootste wagenpark van

accueil en outre quotidiennement de nombreux navetteurs qui viennent en voiture. En outre, les déplacements en ville sont souvent courts, avec des arrêts-redémarrages fréquents.

Les émissions provenant du trafic routier contribuent de façon significative à la détérioration de la qualité de l'air ambiant. Il s'agit en premier lieu de l'oxyde de soufre, du monoxyde de carbone, du dioxyde de soufre et d'émissions de particules fines. Les voitures électriques ne connaissent pas la combustion de carburant, de sorte qu'elles ne produisent pas d'émissions nocives. Ainsi, elles contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant local, ce qui a ensuite un impact direct sur la santé publique. Comme les voitures électriques fonctionnent quasiment sans bruit, les nuisances sonores diminuent. Tout cela réduit les coûts externes liés à la mobilité.

Dans un contexte plus large, les voitures électriques réduisent la dépendance européenne envers les fournisseurs de pétrole étrangers. Enfin, les véhicules électriques pourront être équipés d'une fonction back-up au niveau de leur système énergétique qui leur permettra de stocker de l'électricité dans leurs batteries et de l'injecter sur le réseau électrique à un moment ultérieur.

Le succès limité de la voiture électrique a des causes différentes et requiert des solutions différentes. Un premier élément consiste en un prix d'achat plus élevé par rapport aux concurrents directs équipés d'un moteur à combustion. Deuxièmement, les indispensables infrastructures de recharge sont encore trop limitées pour permettre une reconversion à grande échelle vers une mobilité électrique. Enfin, il existe au sein de la population une certaine réticence et peur envers les nouvelles technologies.

Pour le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, le transfert d'une mobilité à carburants fossiles vers une mobilité électrique est aussi un point capital qui figure dans l'accord de gouvernement. Afin d'encourager l'utilisation de véhicules électriques, le gouvernement aidera le secteur privé à investir dans la mise en place d'un maximum de points de recharge sur l'ensemble de la Région.

La recharge d'un véhicule électrique nécessite un point de recharge disponible. Ce transfert de mobilité est impossible sans adaptations et investissements conséquents au niveau des infrastructures. Selon les règles européennes, en 2021, la Belgique devra compter au moins 21.000 points de recharge, dont 10 % devront être accessibles au public. Compte tenu des chiffres de la population dans la Région de Bruxelles-Capitale, environ 2.000 points de recharge devront être implantés dans la Région d'ici 2020, dont quelque 200 seraient accessibles au public et 1.800 privés. Actuellement, la Région compte une quinzaine de points de recharge publics au total. Dans un environnement fortement urbanisé, des points de recharge placés à l'intérieur des bâtiments peuvent compenser le manque d'espace public.

België en bovendien ontvangt het dagelijks talrijke pendelaars die met de auto komen. Daarnaast zijn autoritten in de stad vaak kort met frequent start-stopverkeer.

De uitstoot van wegvoertuigen draagt in een belangrijke mate bij aan de verslechtering van de lokale luchtkwaliteit. Het gaat in de eerste plaats om zwaveloxide, koolmonoxide, zwaveldioxide en fijnstof. Omdat er geen verbranding van brandstof plaatsvindt, stoten elektrische voertuigen geen schadelijke uitlaatemissies uit. Daardoor dragen zij bij aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit, wat op zijn beurt rechtstreeks invloed heeft op de volksgezondheid. Door de quasi geruisloze werking van een elektrisch voertuig vermindert de geluidsoverlast. Hierdoor dalen de aan mobiliteit verbonden externe kosten.

In een bredere context vermindert de elektrische auto de Europese afhankelijkheid van buitenlandse olieleveranciers. Ten slotte zullen elektrische voertuigen voorzien kunnen worden met een back-upfunctie in het energiesysteem doordat ze de mogelijkheid hebben om elektriciteit in hun accu's op te slaan die ze op een later ogenblik op het elektriciteitsnet kunnen brengen.

Het beperkte succes van de elektrische wagen heeft verschillende oorzaken en vraagt om verschillende oplossingen. Een eerste reden is de hogere aanschafprijs in vergelijking met directe concurrenten met een verbrandingsmotor. Ten tweede is de noodzakelijke oplaadinfrastructuur nog te beperkt om een grootschalige omschakeling naar elektrisch rijden aan te kunnen. Angst voor nieuwe technologieën is een laatste punt dat mensen kan afschrikken.

De omschakeling van mobiliteit gebaseerd op fossiele brandstoffen naar elektriciteit is ook voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een belangrijk punt in het regeerakkoord. Om het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren zal de regering namelijk de privésector steun bieden om te investeren in de plaatsing van een maximaal aantal oplaadpunten over het volledige Gewest.

Een elektrische auto opladen vereist een beschikbaar laadpunt. Deze mobiliteitsshift kan onmogelijk plaatsvinden zonder belangrijke aanpassingen aan en investeringen in de infrastructuur. Volgens Europese regels moeten er tegen 2021 minimaal 21.000 oplaadpunten zijn in België, waarvan 10 % publiek toegankelijk. Rekening houdend met de bevolkingscijfers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betekent dat er tegen 2020 ongeveer 2.000 oplaadpunten moeten zijn in het Gewest, waarvan om en bij 200 publiek toegankelijk zijn en 1.800 private oplaadpunten. In totaal telt het Gewest momenteel een vijftiental openbare oplaadpunten. In een sterk verstedelijkte omgeving kunnen oplaadpalen in gebouwen het gebrek aan openbare ruimte compenseren.

Ce mouvement de rattrapage nécessaire peut avoir lieu en coopération avec les entreprises bruxelloises. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, la Ville de Bruxelles exonère les entreprises et les professions libérales de la taxe sur les emplacements de stationnement (5 euros/m<sup>2</sup>), à condition qu'elles équipent lesdits emplacements d'un point de recharge pour les véhicules électriques.

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale peut prendre des mesures similaires afin de soutenir le transfert nécessaire vers les véhicules électriques et les points de recharge qui l'accompagnent. Le gouvernement pourrait par exemple exonérer en tout ou en partie, pour une durée limitée, les entreprises qui équipent un emplacement excédentaire d'un point de recharge électrique à haute puissance pour les voitures électriques qui satisfait aux normes définies à l'article 2, 5°, de la directive européenne 2014/94/UE<sup>1</sup> et qui soit accessible au public, du moins pendant les heures d'ouverture de l'entreprise.

Actuellement, une entreprise est soumise à une taxe environnementale annuelle comprise entre 250 et 450 euros (montant de base) si elle souhaite conserver un nombre plus élevé d'emplacements de parking que ce qui est fixé dans le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie. Cette taxe environnementale a pour objectif de réduire le nombre de déplacements domicile-travail effectués quotidiennement et, par conséquent, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines. Promouvoir les véhicules électriques poursuit des objectifs similaires en matière de qualité de l'air. Il semble opportun aux auteurs de la présente proposition d'envisager un lien plus direct entre ces deux considérations.

Tant la Région que les employeurs peuvent jouer un rôle dans un transfert vers plus de mobilité électrique. Un cadre juridique dans lequel il est possible que les parcs de stationnement des entreprises, et en particulier les parkings équipés de points de recharge électrique à haute puissance pour les voitures électriques, soient ouverts aux riverains, par exemple après les heures de travail, peut donner une impulsion supplémentaire à l'évolution voulue pour la mobilité.

La présente proposition de résolution a donc un double objectif. Elle vise à encourager l'usage des véhicules électriques en incitant les entreprises à investir dans des infrastructures de recharge et à augmenter le nombre de points de recharge mis à la disposition du public. Elle demande également au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'évaluer l'opportunité de lier une exonération totale ou partielle, pour une durée limitée, de la taxe environnementale sur les emplacements excédentaires

<sup>1</sup> La directive 2014/94/UE définit un « point de recharge électrique à haute puissance » comme un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance supérieure à 22 kW.

De noodzakelijke inhaalbeweging kan plaatsvinden in samenwerking met Brusselse bedrijven. Sinds 1 januari 2014 geeft de Stad Brussel een vrijstelling op de taks op parkeerplaatsen (5 euro/m<sup>2</sup>) bij bedrijven en vrije beroepen, op voorwaarde dat deze de parkeerplaatsen uitrusten met een oplaadpunt voor elektrische voertuigen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering kan gelijkaardige maatregelen nemen ter ondersteuning van de noodzakelijke verschuiving naar elektrische voertuigen en de daarbij horende oplaadinfrastructuur. De regering zou bijvoorbeeld bedrijven geheel of gedeeltelijk, beperkt in de tijd, kunnen vrijstellen die een overtollige parkeerplaats uitrusten met een oplaadpunt voor hoog vermogen voor een elektrisch voertuig dat beantwoordt aan de standaarden zoals gedefinieerd in artikel 2, 5°, van de Europese richtlijn 2014/94/EU<sup>1</sup> en die toegankelijk is voor het publiek, ten minste tijdens de openingsuren van de onderneming.

Nu is een bedrijf onderworpen aan een jaarlijkse milieubelasting van minimaal 250 en maximaal 450 euro (basisbedrag) indien het wenst om meer parkeerplaatsen aan te houden dan wordt bepaald in het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing. Die milieubelasting heeft als doelstelling het aantal dagelijkse woon-werkverplaatsingen te verminderen, en bijgevolg, een daling van de broeikasgassen en het fijnstof. De bevordering van de elektrische voertuigen streeft gelijkaardige doelstellingen na op het vlak van luchtkwaliteit. Het lijkt de auteurs van het voorstel gepast een directer verband te overwegen tussen beide inoverwegingen.

Zowel Gewest als werkgevers kunnen een rol spelen in een shift naar meer elektrische mobiliteit. Een wettelijk kader waarbinnen het mogelijk is dat bedrijfsparkeerplaatsen, en in het bijzonder de parkeerplaatsen die uitgerust zijn met oplaadpunt voor hoog vermogen voor elektrische wagens, opengesteld worden voor buurtbewoners, bijvoorbeeld na de werkuren, kan een extra impuls geven aan de gewenste mobiliteitsshift.

Het beoogde doel van dit voorstel van resolutie is dus tweeledig. Het beoogt het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren door de bedrijven aan te zetten om te investeren in het plaatsen van de oplaadinfrastructuur en om het aantal aan het publiek ter beschikking gestelde laadpunten te verhogen. Deze tekst vraagt ook aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de opportuniteit te beoordelen om een gehele of gedeeltelijke, beperkt in de tijd, vrijstelling van de milieubelasting op

<sup>1</sup> Richtlijn 2014/94/EU definieert « oplaadpunt voor hoog vermogen » als een oplaadpunt met een vermogen boven 22 kW waarmee elektriciteit kan worden overgebracht op een elektrisch voertuig.

au nombre d'emplacements équipés d'un point de recharge électrique à haute puissance. Cette possibilité s'inscrit dans la politique durable et dynamique que la Région souhaite mener, tant sur le plan de la mobilité que sur le plan de l'entrepreneuriat. De plus, il y a des entreprises qui suppriment leur parking souterrain afin d'échapper à la taxe environnementale. La présente résolution vise à faire l'inverse en encourageant les entreprises à mettre leurs emplacements équipés d'un point de recharge électrique à haute puissance à la disposition du public. Cela contribuera ainsi à l'objectif du plan Iris II de réduire de 16 % le stationnement en voirie par rapport à 2004.

overtollige parkeerplaatsen te verbinden met het aantal parkeerplaatsen uitgerust met een oplaadpunt voor hoog vermogen. Die mogelijkheid past in het duurzame en dynamische beleid dat het Gewest wil voeren, zowel op het vlak van mobiliteit als op het vlak van ondernemen. Bovendien zijn er bedrijven die hun ondergrondse parkeerplaatsen schrappen om te ontsnappen aan de milieubelasting. Deze resolutie beoogt het omgekeerde te realiseren door bedrijven aan te moedigen om hun plaatsen met oplaadpunt voor hoog vermogen ter beschikking te stellen van het publiek. Zodoende zal dit bijdragen aan de doelstelling van het Iris-II plan om het aantal vrije parkeerplaatsen op de openbare weg te verminderen met 16 % ten opzichte van 2004.

Els AMPE (N)  
Véronique JAMOULLE (F)  
Eric BOTT (F)  
Pierre KOMPANY (F)  
Jef VAN DAMME (N)  
Paul DELVA (N)

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### visant à encourager le déploiement d'infrastructures de recharge destinées aux véhicules électriques dans la Région de Bruxelles-Capitale

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant le potentiel des véhicules électriques en termes de qualité de l'air, de lutte contre les nuisances sonores et le réchauffement climatique ainsi que la dépendance vis-à-vis des pays producteurs de pétrole ;

Considérant le pourcentage encore très marginal de véhicules électriques que compte le parc automobile belge et bruxellois ;

Considérant que la disponibilité de points de recharge électrique à haute puissance est une condition *sine qua non* afin de réaliser un transfert vers des véhicules électriques ;

Vu l'accord de gouvernement 2014-2019, qui prévoit ce qui suit : « Afin de soutenir l'innovation automobile et promouvoir les véhicules propres, le gouvernement favorisera le véhicule électrique en soutenant le secteur privé à investir dans la mise en place d'un maximum de points de recharge sur l'ensemble de la Région, en accélérant le choix prioritaire de véhicules électriques pour les services publics, ou en offrant aux Bruxellois la gratuité de la carte de riverain pour les véhicules électriques ou à faible émission de CO<sub>2</sub> » ;

Vu la directive 2014/94/UE et l'obligation qui en découle d'implanter, en Région de Bruxelles-Capitale, environ 2.000 points de recharge d'ici 2021 ;

Vu le transfert du stationnement en voirie vers le stationnement hors voirie ;

Vu l'objectif du plan Iris II de réduire de 16 % le stationnement en voirie par rapport à 2004 ;

Considérant le rôle important que peuvent jouer les entreprises bruxelloises dans le déploiement de points de recharge électrique à haute puissance ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de transposer dans les délais impartis la directive 2014/94/UE ;
- d'identifier et de mettre en œuvre toute mesure permettant de soutenir le déploiement de points de recharge dans la Région de Bruxelles-Capitale ;

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### ter bevordering van de uitbouw van oplaadinfrastructuur bestemd voor elektrische voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Overwegende het potentieel van elektrische voertuigen op het vlak van luchtkwaliteit, de strijd tegen geluidsoverlast en de opwarming van de aarde en de afhankelijkheid van olieproducerende landen ;

Overwegende het nu nog beperkte percentage van elektrische voertuigen in het Belgische en Brusselse wagenpark ;

Overwegende dat de beschikbaarheid van oplaadpunten voor hoog vermogen een noodzakelijke voorwaarde is om een verschuiving naar elektrische voertuigen te realiseren ;

Gelet op het regeerakkoord 2014-2019 dat het volgende bepaalt : « Om de innovatie van auto's te ondersteunen en propere voertuigen te promoten, zal de Regering het gebruik van elektrische voertuigen stimuleren door de privésector steun te bieden om te investeren in de plaatsing van een maximaal aantal herlaadpunten over het volledige Gewest, de overheidsdiensten versneld prioritair te laten kiezen voor elektrische voertuigen of de Brusselaars met een elektrisch voertuig of een voertuig met lage CO<sub>2</sub>-uitstoot een gratis bewonerskaart te bezorgen. » ;

Gelet op richtlijn 2014/94/EU en de verplichting die hieruit voortvloeit, voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, om tegen 2021 ongeveer 2.000 oplaadpunten te installeren ;

Gelet op de omslag van het op straat parkeren naar het parkeren buiten de openbare weg ;

Gelet op de Iris II-doelstelling om het aantal vrije parkeerplaatsen op de openbare weg te verminderen met 16 % ten opzichte van 2004 ;

Overwegende dat de Brusselse bedrijven een belangrijke rol kunnen spelen in de uitbouw van oplaadpunten voor hoog vermogen ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijk Regering :

- richtlijn 2014/94/EU tijdig om te zetten ;
- elke maatregel in kaart te brengen en uit te voeren die toelaat de uitbouw van oplaadpunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te ondersteunen ;

- d'évaluer l'opportunité de lier une exonération totale ou partielle, pour une durée limitée, de la taxe environnementale sur les emplacements de stationnement excédentaires en fonction de l'équipement de points de recharge électrique à haute puissance satisfaisant aux normes définies à l'article 2, 5°, de la directive européenne 2014/94/UE et de leur éventuelle mise à disposition permanente ou partielle du public.

- de beoordelen van een gehele of gedeeltelijke vrijstelling, beperkt in de tijd, van de milieubelasting op overtollige parkeerplaatsen in functie van het uitrusten met oplaadpunten voor hoog vermogen die beantwoorden aan de normen gedefinieerd in artikel 2, 5°, van de Europese richtlijn 2014/94/EU en hun eventuele permanente of gedeeltelijke terbeschikkingstelling van het publiek.

Els AMPE (N)  
Véronique JAMOULLE (F)  
Eric BOTT (F)  
Pierre KOMPANY (F)  
Jef VAN DAMME (N)  
Paul DELVA (N)