



GEWONE ZITTING 2016-2017

15 NOVEMBER 2016

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor het Leefmilieu en de Energie, belast met het
Natuurbehoud, het Waterbeleid
en de Openbare Netheid

door de heer Julien UYTENDAELE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: mevr. Véronique Jamoulle, de heer Emin Özkara, mevr. Simone Susskind, de heren Julien Uyttendaele, Jacques Brotchi, mevr. Viviane Teitelbaum, de heren Eric Bott, Arnaud Pinxteren, mevr. Els Ampe, de heer Jef Van Damme, mevr. Annemie Maes.

Plaatsvervangers: mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Vincent Kompany.

Andere leden: mevr. Martine Payfa, mevr. Liesbet Dhaene, de heer Johan Van den Driessche.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-382/1 – 2015/2016: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

15 NOVEMBRE 2016

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

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

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

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Environnement et de l'Énergie, chargée de la
Conservation de la Nature, de la Politique de l'Eau
et de la Propreté publique

par M. Julien UYTENDAELE (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs: Mme Véronique Jamoulle, M. Emin Özkara, Mme Simone Susskind, MM. Julien Uyttendaele, Jacques Brotchi, Mme Viviane Teitelbaum, MM. Eric Bott, Arnaud Pinxteren, Mme Els Ampe, M. Jef Van Damme, Mme Annemie Maes.

Membres suppléants: Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Vincent Kompany.

Autres membres: Mmes Martine Payfa, Liesbet Dhaene, M. Johan Van den Driessche.

Voir:

Document du Parlement:

A-382/1 – 2015/2016 : Proposition de résolution.

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Els Ampe, de heren Eric Bott Jef Van Damme, mevrouw Véronique Jamoulle en de heer Vincent Kompany, mede-indieners van het voorstel van resolutie

Mevrouw Els Ampe legt uit dat, voor Open VLD, de verbetering van de luchtkwaliteit de topprioriteit van het leefmilieubeleid moet zijn.

Brussel geeft op dat vlak niet het goede voorbeeld en personen met ademhalingsproblemen lijden daaronder. De slechte luchtkwaliteit wordt beïnvloed door verschillende factoren zoals de verwarmingstoestellen van de gezinnen of de personenwagens die op fossiele brandstoffen rijden. Deze resolutie strekt ertoe het aantal wagens die in Brussel op fossiele brandstoffen rijden drastisch te verminderen.

Een groot aantal van die wagens zijn bedrijfswagens. Hoe kan men een deel daarvan doen overschakelen op andere brandstoffen, zoals elektriciteit? De leasingbedrijven voeren als argument aan dat het moeilijk is om elektrische wagens aan te bieden aan de bedrijven, want er bestaan te weinig oplaadpunten en de prijs van die wagens ligt 30% hoger dan die van de wagens die op fossiele brandstoffen rijden. Het is dus belangrijk om die bedrijven met fiscale stimuli ertoe aan te moedigen hun parkeerplaatsen met oplaadpunten uit te rusten.

De resolutie strekt er eveneens toe de belasting af te schaffen die de bedrijven moeten betalen ingeval ze een te groot aantal parkeerplaatsen hebben, op voorwaarde dat ze die uitrusten met een laadpunt, en dat voor een beperkte duur.

Een extra voordeel van die benadering is dat men sneller voldoet aan de bij de Europese richtlijn 2014/94/EU ingevoerde verplichting om 2.000 laadpunten in het Brussels Gewest te installeren.

Ze dankt de medeondertekenaars voor hun medewerking aan het voorstel, dat ertoe strekt de luchtkwaliteit te verbeteren.

De heer Eric Bott verwijst naar de cijfers die Febiac heeft gepubliceerd en volgens welke in ons land in 2014 1.166 elektrische voertuigen werden ingeschreven. In vergelijking met het jaar daarvoor, zijn de cijfers bijna verdubbeld en zeer verheugend, te weten dat die voertuigen “bijna” niet vervuילend zijn.

Febiac heeft onlangs een van de ondervonden problemen gehekeld. Er zouden immers in de hele stad Amsterdam meer laadpalen zijn dan in heel België. België was in 2011 uitgerust met 1.100 laadpunten. Een stad zoals Oslo telt meer dan 1.000 laadpalen.

Geen enkele richtlijn stelt het aantal laadpunten vast dat vandaag vereist is. Richtlijn 2014/94/EU strekt er daarentegen toe de Europese grondgebieden uit te rusten met laadpunten voor alternatieve brandstoffen die zich op een optimale afstand van elkaar bevinden.

I. Exposé introductif de Mme Els Ampe, MM. Eric Bott, Jef Van Damme, Mme Véronique Jamoulle et M. Vincent Kompany, coauteurs de la proposition de résolution

Mme Els Ampe explique que pour l'Open VLD, l'amélioration de la qualité de l'air est la première priorité en matière de politique environnementale.

Bruxelles n'est pas exemplaire en la matière et les personnes ayant des problèmes respiratoires en souffrent. Cette piètre qualité de l'air est influencée par plusieurs facteurs comme les appareils de chauffage des ménages ou les voitures particulières propulsées avec des carburants fossiles. Cette résolution a pour objectif que le nombre de voitures roulant à Bruxelles avec des carburants fossiles diminue drastiquement.

Un grand nombre de ces automobiles sont des voitures de société. Comment en convertir une partie vers d'autres formes de carburant, comme l'électricité ? Les sociétés de leasing argumentent qu'il est difficile de proposer des voitures électriques aux entreprises car il existe trop peu de point de recharge et que le prix de ces voitures est de 30% plus élevé que les voitures propulsées avec des carburants fossiles. Il est donc important d'encourager ces entreprises, via des incitants fiscaux, à équiper leurs places de stationnement de points de recharge.

Cette résolution vise également à abolir la taxe que les entreprises doivent s'acquitter en cas de nombre trop élevé d'emplacements de stationnement, si elles les équipent d'un point de recharge, et cela pour une durée limitée.

Un avantage supplémentaire de cette approche est de répondre plus rapidement à l'obligation que prévoit la directive européenne 2014/94/UE d'implanter 2.000 points de recharge en Région bruxelloise.

Elle remercie les cosignataires pour leur collaboration à cette proposition qui vise l'amélioration de la qualité de l'air.

M. Éric Bott cite les chiffres que la Febiac a publiés selon lesquels 1.166 véhicules électriques ont été immatriculés dans notre pays en 2014. Par rapport à l'année précédente, les chiffres ont presque doublé et sont particulièrement enthousiasmants dans le sens où ces véhicules ne sont « presque » pas polluants.

La Febiac a dénoncé il y a peu une des difficultés rencontrées. En effet, il y aurait davantage de bornes de recharge dans toute la ville d'Amsterdam que sur l'ensemble du territoire belge. La Belgique était équipée de 1.100 points de recharge en 2011. Une ville comme Oslo compte plus de 1.000 bornes de recharge.

Aucune directive ne fixe le nombre de points de recharge exigé aujourd'hui. En revanche, la directive 2014/94/UE vise à équiper les territoires européens de points de recharge en carburants alternatifs en proposant des distances optimales entre ces points.

De volksvertegenwoordiger pleit ervoor meer elektrische wagens te gebruiken. Dit voorstel van resolutie gaat in de goede richting en het verheugt hem dat er een echte bereidheid is voor meer maatregelen die het gebruik ervan bevorderen, en dat het de bedoeling is om een echt netwerk uit te bouwen.

Volgens de heer Jef Van Damme kan deze resolutie leiden tot alternatieven voor de thermische motoren, zoals met de elektrische wagens. Het is inderdaad zo dat een van de grootste hinderpalen voor die uitbouw het beperkte aantal laadpunten is. Het is belangrijk te weten dat de installatie van laadpunten op particuliere parkeerplaatsen niet zal volstaan. Er moeten er ook op de openbare weg komen.

We voorzien in de mogelijkheid om de bedrijven voor een beperkte duur vrij te stellen van de belasting op de overtollige parkeerplaatsen teneinde het opladen van elektrische voertuigen mogelijk te maken. Het mag in geen geval gaan om een manier om die belasting te omzeilen.

Volgens mevrouw Véronique Jamoulle is er een vrij brede consensus over de noodzaak om in te grijpen in de samenstelling van het Brussels wagenpark en aldus de luchtkwaliteit te verbeteren.

Tijdens een groot aantal debatten in deze commissie, werd onderstreept dat het aandeel van de dieselmotoren, die vandaag nog goed zijn voor bijna 60% van de inschrijvingen, moet worden teruggedrongen.

Hoewel dat aandeel een neerwaartse trend vertoont, is het toch nuttig om alternatieven te blijven promoten. Een voorbeeld daarvan is de afbakening van de lage-emissiezone. Die maatregel zal evenwel niet toereikend zijn als we grote vooruitgang op het gebied van de emissies van het wegverkeer wensen.

De socialisten hebben zich duidelijk uitgesproken voor de invoering van milieucriteria in het kader van de komende hervorming van de autofiscaliteit, voor het gebruik van de ecoscore en voor de benadeling van diesel in het bijzonder.

De volksvertegenwoordigster wijst erop dat, wat de elektrische voertuigen betreft, de ene technologie niet de andere is. De zogenaamde plug-in hybridevoertuigen zijn het meest verspreid, maar we mogen geen genoegen nemen met die technologie.

Een plug-in hybridevoertuig is immers het minst performante elektrische voertuig op milieugebied: het voertuig kan zich niet zelf heropladen en kan enkel rijden met de stroom die vooraf van het elektriciteitsnet werd afgetapt. Indien het voertuig niet dagelijks wordt heropgeladen, wordt het door zijn klassieke thermische motor aangedreven. Bij gebrek aan een zeer uitgebreid oplaadnet, is dat type elektrisch voertuig van weinig nut op milieugebied.

Bijgevolg dient er een voldoende groot netwerk van performante laadpalen te worden uitgebouwd opdat 100% elektrische voertuigen kunnen rijden.

Dat is de ratio van deze resolutie, die pleit voor de uitbouw

Le député plaide en faveur du développement des voitures électriques. Cette proposition de résolution va dans le bon sens et il se réjouit de voir qu'il y a une vraie volonté pour plus de mesures qui favorisent leur utilisation et l'intention de développer un véritable réseau.

M. Jef Van Damme pense que cette résolution peut mener à des alternatives aux moteurs thermiques, comme avec les voitures électriques. Il est vrai que l'un des obstacles principaux à ce déploiement est le nombre limité de points de recharge. Il est important de savoir que l'installation de points de recharge aux emplacements de stationnement privés ne suffira pas. Il faut en prévoir également sur la voie publique.

Nous créons cette possibilité d'exonérer les entreprises, pour une durée limitée, de la taxe sur les emplacements de stationnement surnuméraires, en vue de permettre la recharge des véhicules électriques. Il ne peut en aucun cas s'agir d'une manière de contourner cette taxe.

Selon Mme Véronique Jamoulle, un consensus assez large s'est dégagé sur la nécessité d'agir sur la composition du parc automobile bruxellois en faveur de la qualité de l'air.

De multiples débats au sein de cette commission ont souligné la nécessité de faire reculer la part des motorisations diesel qui représentent aujourd'hui encore près de 60% des immatriculations.

Si cette proportion tend à baisser, il n'est pas inutile de continuer à promouvoir d'autres alternatives. Prenons l'exemple de la mise en œuvre de la zone de basses émissions. Cette mesure ne suffira cependant pas si nous souhaitons voir se concrétiser un progrès significatif en matière d'émissions du trafic routier.

Les socialistes se sont clairement positionnés en faveur de l'inclusion de critères environnementaux dans le cadre de la réforme de la fiscalité automobile à venir, du recours à l'ecoscore et de la discrimination du diesel en particulier.

La députée indique qu'en matière de véhicules électriques, toutes les technologies ne se valent pas. Si les véhicules dits plug-in hybride sont les plus répandus, nous ne pouvons pas nous contenter de cette technologie.

En effet, un véhicule plug-in hybride est le moins performant des véhicules électriques sur le plan environnemental : dénué de la faculté de se recharger par lui-même, il ne roule à l'électricité qu'en fonction de la recharge préalable de sa batterie sur le réseau. Ainsi, à défaut d'une recharge quotidienne, le véhicule est voué à circuler à l'aide de sa motorisation thermique classique. À défaut d'un réseau de recharge très complet, ce type de véhicule électrique présente peu d'intérêt sur le plan environnemental.

Il convient dès lors de déployer un réseau de bornes de recharge performantes constituant une offre critique permettant la circulation de véhicules 100% électriques.

C'est la raison de cette résolution qui plaide pour le

van zeer krachtige laadpalen buiten de openbare weg, zoals bepaald door de Europese standaarden en Europese richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

De heer Pierre Kompany vindt het in deze week, waarin de COP22 in Marrakesh plaatsheeft, nuttig om eraan te herinneren hoezeer de uitdagingen in verband met de klimaatopwarming acuut zijn en dat de Europese emissienormen almaar strenger worden.

Men beseft maar al te goed dat een elektrische wagen op het vlak van de ecologische prestaties veel interessanter is dan wagens met een interne-verbrandingsmotor. Ze vertegenwoordigen evenwel slechts een klein deel van het Brussels wagenpark. We moeten de aantrekkelijkheid van de aankoop van een elektrische wagen verbeteren met stimuli en zoveel mogelijk oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens. Er moet ook worden geïnvesteerd in de dichtbevolkte wijken, want daar zijn op dit ogenblik weinig laadpunten.

Vandaag blijft de elektrische wagen nog een luxeproduct, maar we moeten het pad effenen. Investeren in elektrische wagens is een echt toekomstgericht beleid. Het voorstel van resolutie gaat in die zin.

II. Algemene bespreking

De heer Arnaud Pinxteren stelt vast dat mevrouw Els Ampe van de luchtkwaliteit in de stad een prioriteit maakt, maar tegelijkertijd pleit voor het aanleggen van tunnels en het behouden van de autodruk in ons Gewest. Men kan niet tegelijk de levenskwaliteit verdedigen en niets willen doen aan de aanwezigheid van de auto's, die 70% van de openbare wegen in Brussel innemen. De vaststellingen van een endemisch probleem met de verkeerscongestie en van een endemisch probleem met de luchtvervuiling zijn niet coherent met een voorstel dat zich ertoe beperkt de voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden te vervangen door elektrische voertuigen.

Men wacht al jaren op een gewestelijk mobiliteitsplan. Het moet ertoe strekken de autodruk te temperen om weer plaats te maken voor de inwoners en hun gebruik van de openbare ruimte. Bovendien is er in de tekst verwarring tussen hybride voertuigen en 100% elektrische voertuigen.

Gelet op het voorgaande, kan hij het voorstel van resolutie niet steunen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat het voorstel van resolutie in grote lijnen overeenstemt met wat de MR allang wenst. De kern van het voorstel van resolutie is echter enkel een bekentenis van het jarenlange immobilisme van de meerderheid.

Het eerste verzoek van het voorstel is hallucinant. De leden van de meerderheid verzoeken de regering om Richtlijn 2014/94/EU om te zetten. In welke wereld leven ze? Omdat de regering bij de pakken blijft zitten, porren ze haar aan om overhaast en op het laatste nippertje de richtlijn in kwestie om

déploiement hors voirie de bornes de recharge à haute puissance telles que définies par les standards européens et la directive européenne 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Selon M. Pierre Kompany il est bon de rappeler, en cette semaine où se tient la COP22 à Marrakech, à quel point les enjeux liés au réchauffement climatique sont pressants et que les normes européennes d'émissions sont de plus en plus strictes.

On se rend bien compte qu'en termes de performance écologique, la voiture électrique est beaucoup plus intéressante que les voitures dotées d'un moteur à combustion interne. Elles ne représentent cependant qu'une part faible du parc automobile bruxellois. Nous devons améliorer l'attractivité de l'achat de la voiture électrique via des incitants en disposant d'un maximum d'infrastructures de rechargements pour ces voitures électriques. Il faut également investir dans les quartiers densément peuplés car elles y sont peu présentes pour le moment.

Actuellement, la voiture électrique reste encore un bien de luxe mais nous devons préparer le terrain. Investir dans la voiture électrique est une réelle politique d'avenir. Cette proposition de résolution va dans ce sens.

II. Discussion générale

M. Arnaud Pinxteren entend que Mme Els Ampe défend la qualité de l'air en ville alors qu'en même temps, elle plaide pour le déploiement de tunnels et le maintien de la pression automobile dans notre Région. On ne peut à la fois défendre la qualité de vie sans interroger la question de la présence automobile qui occupe 70% des voies publiques à Bruxelles. Il y a un problème de cohérence entre le constat d'un problème endémique de congestion automobile, le constat d'un problème endémique de pollution de l'air et une proposition qui se limite à substituer les véhicules électriques aux véhicules à carburant fossile.

Un plan régional de mobilité est attendu depuis des années. Il devra viser à diminuer la pression automobile pour redonner place aux habitants et à leurs occupations de l'espace public. En outre, le texte confond véhicules hybrides et véhicules 100% électriques.

Dans ce cadre, cette proposition de résolution ne bénéficiera pas de son soutien.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel relate que sur le fonds, la proposition de résolution est conforme aux vœux exprimés par le MR depuis longtemps. Cependant, le cœur de la proposition de résolution n'est autre qu'un aveu d'immobilisme de la majorité depuis de nombreuses années.

La première demande de la proposition est hallucinante. Les députés de la majorité demandent au gouvernement de transposer la directive 2014/94/UE. Dans quel monde vit-on ? Estimant que le gouvernement est immobile en la matière, on le presse d'adopter à la hâte et in extremis la directive en

te zetten. De twee opeenvolgende ministers, mevrouw Brigitte Grouwels en de heer Pascal Smet, hebben niets gedaan, aangezien men nog in de studiefase zit.

Het tweede verzoek is ingegeven door de opgelopen vertraging, aangezien de regering wordt verzocht elke maatregel in kaart te brengen en uit te voeren die toelaat de uitbouw van oplaadpunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te ondersteunen.

In 2011 heeft de MR oorspronkelijk een tekst over elektrische mobiliteit ingediend. De regering is er dus duidelijk niet in geslaagd dat dossier tot een goed einde te brengen. Sinds 2013 weten we dat de Europese eisen inzake alternatieve brandstoffen en infrastructuur eraan komen. Het Gewest heeft daarop niet geanticipeerd. Verschillende Brusselse volksvertegenwoordigers van de meerderheid zijn lid van de Belgische afvaardiging in het Comité van de Regio's, dat in juli 2013 een advies over Richtlijn 2014/94/EU heeft uitgebracht. Die volksvertegenwoordigers hadden de regering kunnen aanmanen om werk te maken van dat dossier.

In maart 2016 heeft de minister van Mobiliteit studies aangekondigd. Dat had allemaal veel vroeger moeten gebeuren. Het gevaar bestaat dat het Brussels Gewest de omzettingstermijnen niet naleeft en dat het nationaal plan te laat aan de Europese Commissie wordt bezorgd.

Jammer genoeg focust het voorstel op slechts één brandstof, terwijl een algemene strategie inzake alternatieve brandstoffen een allesomvattende visie vereist. We bezondigen ons hier aan hokjesdenken en een versnippering die nadelig is voor een noodzakelijke algemene strategie.

De tekst focust op de infrastructuur en de personenwagens, maar houdt geen rekening met de andere aspecten van de openbare en private wagenparken.

Tot slot is het aberrant dat de meerderheid een tekst over die kwestie voorstelt, terwijl ze vorige week een tekst over hetzelfde onderwerp heeft verworpen in de commissie voor de infrastructuur, onder het voorwendsel dat de regering daar al mee bezig is.

Volgens mevrouw Annemie Maes, ontbreken er bepaalde elementen in het voorstel van resolutie zoals de impact van de elektrische voertuigen op de verkeersstromen. Het beste beleid om de luchtkwaliteit te verbeteren is de autodruk terug te dringen. Een verwijzing naar alternatieve oplossingen zoals de fiets, te voet gaan, het elektrisch openbaar vervoer, de elektrische taxi's of de gedeelde elektrische wagens is prioritair. Het is de taak van de overheden om dergelijke principes concreet gestalte te geven.

De bewering dat elektrische voertuigen minder externe kosten met zich meebrengen is ongenueanceerd. De kosten van de gezondheidszorg zullen dalen, maar de kosten voor het onderhoud van de wegen en de infrastructures zullen nog altijd even hoog zijn. Er wordt evenmin verwezen naar de energieproductie, terwijl men beweert dat men minder afhankelijk wil zijn van de landen die petroleumproducten leveren. Het hele wagenpark overschakelen op elektriciteit is

question. Les deux ministres successifs en la matière, Mme Brigitte Grouwels et M. Pascal Smet, n'ont pas bougé sur la question puisque nous en sommes encore aux études.

La deuxième demande s'inscrit dans ce contexte de retard puisque l'on demande au gouvernement d'identifier et de mettre en œuvre toute mesure permettant de soutenir le déploiement de points de recharge dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Un texte du MR à propos de mobilité électrique avait été déposé initialement en 2011. Il y a donc un échec flagrant de la part du gouvernement de prendre à bras le corps ce dossier. Nous savons depuis 2013 que les exigences européennes en matière de carburants alternatifs et d'infrastructures vont arriver. La Région n'a pas anticipé sur ce sujet. Plusieurs députés bruxellois de la majorité sont membres de la délégation belge au Comité des Régions. Ce dernier a rendu un avis sur la directive 2014/94/UE en juillet 2013 et ces députés auraient pu attirer l'attention du gouvernement pour avancer sur ce dossier, dont certains membres étaient également membres du Comité des Régions.

En mars 2016, le ministre de la mobilité a annoncé lancer des études. Tout cela aurait dû être effectué bien avant. Nous risquons de ne pas respecter les délais de transposition et de retarder la remise d'un plan national à la Commission européenne.

Malheureusement, cette proposition ne se concentre que sur un seul carburant alors qu'une stratégie générale en matière de carburants alternatifs nécessite une vision globale. Nous tombons ici dans un cloisonnement et dans un saupoudrage nuisibles à une indispensable stratégie générale.

Le texte se concentre sur les infrastructures et sur les véhicules de particuliers. Les autres aspects liés aux flottes publiques et privées ne sont pas pris en compte.

Enfin, il est aberrant que la majorité propose un texte sur cette question alors que la semaine précédente, elle rejetait un texte sur le même sujet en commission de l'infrastructure, sous prétexte que le gouvernement s'attelle déjà à la tâche.

D'après Mme Annemie Maes, il manque certains éléments dans la proposition de résolution comme l'impact des voitures électriques sur les flux de mobilité. Pour améliorer la qualité de l'air, la meilleure politique est de diminuer la pression automobile. Une référence aux alternatives comme le vélo, la marche à pieds, les transports en commun électriques, les taxis électriques ou les voitures partagées électriques est prioritaire. C'est le rôle des autorités publiques de convertir de tels principes dans la pratique.

L'affirmation selon laquelle les voitures électriques vont engendrer moins de coûts externes manque de nuances. Nous aurons moins de frais en matière de soins de santé mais les coûts liés à l'entretien des routes et des infrastructures seront toujours aussi élevés. Il n'y a pas non plus de référence vis-à-vis de la production d'énergie, alors qu'on affirme vouloir être moins dépendant des pays fournisseurs de produits pétroliers. Convertir l'ensemble du parc automobile actuel à l'électricité

thans onmogelijk, gelet op de energieproductie.

Een ander technische aspect is de oplaadtijd van de elektrische voertuigen. Dat is een van de zwakke punten van die technologie.

Om dat type voertuig te promoten, moet ook de autofiscaliteit worden vergroend. Minister Guy Vanhengel heeft dat enkele jaren geleden aangekondigd. We staan nog altijd nergens, hoewel ons tegen het einde van het jaar een ontwerp werd beloofd, dat vanaf 1 januari 2017 in werking zou treden.

Is het bovendien de taak van de overheid om de vrijstelling van de milieubelastingen die verschuldigd zijn bij een te groot aantal parkeerplaatsen, te financieren? Maatregelen om werknemers die gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer ertoe aan te zetten hun wagen thuis te laten zouden meer aangewezen zijn.

Het commissielid vindt het verzoek om laadpunten in kantoren te laten gebruiken door particulieren die in de omgeving wonen, een positief aspect van het voorstel.

Het verzoek om Richtlijn 2014/94/EU om te zetten is daarentegen een uitdaging aan het adres van de regering.

Om die redenen, zal ze het voorstel van resolutie niet steunen.

III. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel aangenomen met 9 stemmen tegen 2, bij 3 onthoudingen.

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

De Rapporteur,

Julien UYTTENDAELE

De Voorzitter,

Viviane TEITELBAUM

est impossible en matière de production d'énergie.

Un autre aspect technique concerne le temps de chargement des véhicules électriques. Il s'agit d'un des points faibles de cette technologie.

Pour promouvoir ce type de véhicule, il faut également verdier la fiscalité automobile. Le Ministre Guy Vanhengel l'a annoncé il y a plusieurs années. Nous n'en sommes toujours nulle part alors qu'un projet nous avait été promis avant la fin de l'année, pour une entrée en vigueur à partir du 1er janvier 2017.

En outre, est-ce à l'autorité de financer un tel dispositif, se référant à la demande d'exonérer les taxes environnementales, qui sont dues en cas de nombre trop important d'emplacements de stationnement ? Il vaudrait mieux avoir des mesures incitant les employés qui peuvent utiliser les transports en commun à laisser leur voiture chez eux.

Pour la commissaire, ce texte présente un aspect positif avec la demande d'ouverture des points de recharge des bureaux aux particuliers qui habitent dans les alentours.

Par contre, la demande de transposition de la directive 2014/94/UE est similaire à une motion de défiance adressée au gouvernement.

Pour toutes ces raisons, elle n'approuvera pas cette proposition de résolution.

III. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

L'ensemble de la proposition de résolution est adoptée par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

- *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur,

Julien UYTTENDAELE

La Présidente,

Viviane TEITELBAUM