

## Standpunt EV Belgium m.b.t lokale belastingen op laadpunten

Lokale besturen hebben een autonome bevoegdheid om belastingen te heffen. Meer en meer steden en gemeenten overwegen een heffing in te voeren op laadpunten toegankelijk voor het publiek. EV Belgium betreurt deze evolutie.

Uitgangspunt moet immers altijd zijn om zoveel mogelijk kwalitatieve laadinfrastructuur beschikbaar te maken voor het publiek en daarbij de marktspelers maximaal te ondersteunen. Het heffen van lokale belastingen op laadpunten gaat voorbij aan het dienstverlenende aspect van (semi) publieke laadinfrastructuur. Heel wat burgers kunnen geen thuislaadpunt installeren, en moeten dus terugvallen op publiek toegankelijke laadpunten.

### Fair en redelijk

Indien lokale besturen toch een dergelijke heffing op laadpunten invoeren, moet deze fair en redelijk zijn. Anders zal deze de transitie naar elektrische mobiliteit afremmen en ook de koopkracht van EV rijders die niet beschikken over een thuislaadpunt aantasten. EV Belgium verwacht dat daarbij in elk geval volgende voorwaarden in acht worden genomen:

- De heffing mag niet onevenredig hoog zijn, en moet gerelateerd worden aan parameters met betrekking tot het gebruik door de eindklant (geladen kWh) en het effectieve gebruik van de openbare ruimte (type “parkeercontributie”). Vaak zijn laadpunten bijvoorbeeld niet toegankelijk door bijvoorbeeld wegenwerken of door foutparkeerders en toch wordt eenzelfde forfaitaire belasting aangerekend.
- Het is aangewezen een uniform systeem (voorwaarden, tarieven) te hanteren over het volledige concessiegebied.
- De belasting mag niet retroactief worden toegepast gezien anders de businesscase van de operator (hierna: CPO) onderuit wordt gehaald. De voorwaarden van lopende concessies kunnen niet eenzijdig worden aangepast als deze een impact hebben op de contractuele partijen, wat bij een na de gunning ingevoerde forfaitaire belasting duidelijk het geval is.
- Ten slotte, en cruciaal voor de CPO: alle vergoedingen, belastingen en andere kosten, moeten volledig kunnen doorgerekend worden aan de eindklant. Indien dit niet kan in het kader van een lopende concessie, moeten de betrokken laadpunten vrijgesteld worden van de vergoeding of belasting. De combinatie van een (lokale) bijkomende belasting op EV-infrastructuur met een systeem waar het niet mogelijk is om deze kosten door te rekenen aan de eindverbruiker is voor EV Belgium problematisch.

Zeer hoge, oncontroleerbare risico's en lasten op de CPO zijn niet houdbaar en zorgen voor een significante aantasting van het vertrouwen van de marktpartijen. Dit zal leiden tot sterk verhoogde maatschappelijke kosten, meer risicoaversie bij de marktspelers (hogere prijzen,

minder aanbod) en/of verlieslatende business-cases en dus, in fine, mogelijke faillissementen in een ontluikende sector die centraal staat in de transitie richting duurzame mobiliteit.

### [Semi-publieke laadpunten](#)

Net zoals voor publieke laadpunten, kan EV Belgium zich evenmin vinden in een lokale belasting op laadpunten geplaatst op privéterrein, maar toegankelijk voor het publiek (zogenaamde “semi-publieke” laadpunten). We zitten nog in de beginfase van de transitie naar elektrisch rijden en private investeerders moeten ook hier kunnen vertrouwen op een stabiel ondernemingsklimaat dat de transitie niet afremt maar integendeel maximaal ondersteunt.

### [Handhaving parkeerbeleid](#)

EV Belgium vraagt de lokale en gewestelijk overheden de nodige engagementen te nemen op het vlak van handhaving van het parkeerbeleid op plaatsen gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen. Enkel op die manier is er een voor CPO 's leefbaar verdienmodel mogelijk.

### [Contact](#)

EV Belgium: [contact@ev.be](mailto:contact@ev.be)

Philippe Vangeel, Operationeel Directeur: [philippe@ev.be](mailto:philippe@ev.be)