

## Position EV Belgium concernant les taxes locales aux bornes de recharge

Les collectivités locales disposent d'un pouvoir autonome pour lever des impôts. De plus en plus de villes et communes envisagent d'introduire une taxe sur les bornes de recharge accessibles au public. EV Belgium regrette cette évolution.

En effet, le point de départ doit toujours être de mettre à la disposition du public autant d'infrastructures de recharge de haute qualité que possible et de soutenir au maximum les acteurs du marché. Imposer des taxes locales sur les bornes de recharge ignore l'aspect service des infrastructures de recharge (semi)publiques. De nombreux citoyens ne peuvent pas installer de bornes de recharge à domicile et doivent donc se tourner vers des bornes de recharge accessibles au public.

### Juste et raisonnable

Si les autorités locales introduisent de tels frais sur les bornes de recharge, ils doivent être justes et raisonnables. Sinon, cela ralentira la transition vers la mobilité électrique et affectera également le pouvoir d'achat des conducteurs de véhicules électriques qui ne disposent pas de borne de recharge à domicile.

EV Belgium s'attend à ce que les conditions suivantes soient dans tous les cas respectées :

- La redevance ne peut pas être disproportionnée et doit être liée à des paramètres relatifs à la consommation du client final (kWh facturés) et à l'utilisation efficace de l'espace public (type « contribution au stationnement »). Les bornes de recharge sont souvent inaccessibles en raison de travaux routiers ou de stationnements illégaux, par exemple, et pourtant la même taxe forfaitaire est facturée.
- Il est conseillé d'utiliser un système uniforme (conditions, tarifs) sur l'ensemble de la zone de concession.
- La taxe ne peut pas être appliquée de manière rétroactive, sinon la rentabilité de l'opérateur (ci-après : CPO) serait compromise. Les conditions des concessions actuelles ne peuvent être adaptées unilatéralement si elles ont un impact sur les parties contractuelles, ce qui est évidemment le cas d'une taxe forfaitaire instaurée après l'attribution.
- Enfin, et c'est crucial pour le CPO : tous les frais, taxes et autres coûts doivent être entièrement répercutables sur le client final. Si cela n'est pas possible dans le cadre d'une concession en cours, les bornes de recharge concernées doivent être exonérées de la redevance ou de la taxe. La combinaison d'une taxe supplémentaire (locale) sur l'infrastructure EV avec un système dans lequel il n'est pas possible de répercuter ces coûts sur le consommateur final est problématique pour EV Belgium.

Les risques et charges très élevés et incontrôlables pesant sur le CPO ne sont pas durables et sapent considérablement la confiance des acteurs du marché. Cela entraînera une forte augmentation des coûts sociaux, une plus grande aversion au risque de la part des acteurs du marché (prix plus élevés, moins d'offre) et/ou des business cases déficitaires et donc, in fine, d'éventuelles faillites dans un secteur naissant et central dans la transition vers la mobilité durable.

### Bornes de recharge semi-publiques

Tout comme pour les bornes de recharge publiques, EV Belgium marque son désaccord avec une taxe locale sur les bornes de recharge situées sur des propriétés privées, mais accessibles au public (bornes de recharge dites « semi-publiques »). Nous n'en sommes qu'aux premiers stades de la transition vers la conduite électrique et, là aussi, les investisseurs privés doivent pouvoir compter sur un environnement économique stable qui ne ralentisse pas la transition mais, au contraire, leur apporte un soutien maximal.

### Application de la politique de stationnement

Les CPO sont responsables de la gestion de l'infrastructure de recharge, mais pas de la collecte des frais de stationnement ni de l'application des politiques de stationnement. EV Belgium demande aux autorités locales et régionales de prendre les engagements nécessaires dans le domaine du respect de la politique de stationnement dans les emplacements réservés à la recharge des véhicules électriques. Ce n'est qu'ainsi qu'un modèle de revenus viable est possible pour les CPO.

### Contact

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

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

---

#### A propos d'EV Belgium

EV Belgium est la fédération représentative dédiée au développement du marché de la mobilité zéro émission en Belgique. Aujourd'hui, nous comptons plus de 120 membres, dont des CPO, des MSP, des sociétés d'énergie, des marques de voitures, des importateurs et divers acteurs de la chaîne de production. Par le biais de la fédération, EV Belgium vise à accélérer le déploiement des véhicules à émission zéro en réunissant les fournisseurs de produits et de services dans ce segment avec les utilisateurs de véhicules électriques.