

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 janvier 2023

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à soutenir
la croissance durable
de la mobilité partagée en Belgique

Amendements

Voir:

Doc 55 **2138/ (2020/2021):**

001: Proposition de résolution de M. Van den Bergh.

002 et 003: Amendements.

004: Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 januari 2023

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de ondersteuning
van de duurzame groei
van gedeelde mobiliteit in België

Amendementen

Zie:

Doc 55 **2138/ (2020/2021):**

001: Voorstel van resolutie van de heer Van den Bergh.

002 en 003: Amendementen.

004: Amendementen.

08709

N° 18 de M. **Van den Bergh et consorts**

Considéranants et demandes

Remplacer les considérants et les demandes par ce qui suit:

“LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu la croissance constante du parc automobile et son incidence négative sur les embouteillages, l’occupation de l’espace et les objectifs climatiques;

B. vu l’incidence positive de la mobilité partagée sur la qualité de vie dans les quartiers et sur l’utilisation de l’espace dans les noyaux à forte densité de population;

C. considérant que les modes de transport partagés (comme les vélos partagés, la micro-mobilité et les voitures partagées), qui disposent encore d’un grand potentiel de développement sur l’ensemble du territoire, sont encore insuffisamment connus du grand public;

D. vu l’absence de données qualitatives et quantitatives sur l’usage et l’incidence de la mobilité partagée en Belgique;

E. vu la plus-value d’un suivi régulier de l’usage de la mobilité partagée;

F. vu l’absence d’incitants fiscaux en faveur de l’autopartage dans les déplacements professionnels (en comparaison avec les voitures de société);

G. vu la nécessité d’une signalisation claire relative à une politique du stationnement contraignante pour les différents types de véhicules partagés;

H. vu le potentiel de la mobilité partagée, à la campagne également, par exemple au travers du covoiturage ou du partage de voitures entre habitants, qui présentent des avantages tant financiers qu’environnementaux;

Nr. 18 van de heer **Van den Bergh c.s.**

Consideransen en verzoeken

De consideransen en verzoeken vervangen als volgt:

“DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,”

A. gelet op de blijvende groei van het wagenpark en de negatieve impact ervan op de files, het ruimtebeslag en de klimaatdoelstellingen;

B. gelet op de positieve impact van gedeelde mobiliteit op de leefbaarheid van buurten en het ruimtegebruik in dichtbevolkte kernen;

C. gelet op de nog onvoldoende bekendheid bij het brede publiek van gedeelde vervoerswijzen (zoals deelfietsen, micromobiliteit en deelauto’s) met een nog groot ontwikkelingspotentieel voor het hele grondgebied;

D. gelet op het gebrek aan kwalitatieve en kwantitatieve data over het gebruik en de impact van gedeelde mobiliteit in België;

E. gelet op de meerwaarde van een regelmatige monitoring van het gebruik van deelmobiliteit;

F. gelet op het ontbreken van fiscale stimuli ten gunste van autodelen in het professioneel verkeer (in vergelijking met de bedrijfswagen);

G. gelet op de nood aan duidelijke signalisatie voor een afdwingbaar parkeerbeleid voor verschillende vormen van gedeelde voertuigen;

H. gelet op het potentieel van gedeelde mobiliteit ook op het platteland, met bijvoorbeeld carpoolen of autodelen tussen bewoners onderling, met zowel financiële als milieuvoordelen;

I. vu l'importance de la cohérence interfédérale dans le développement et la promotion de la mobilité partagée;

J. vu le développement encore plus limité du transport partagé dans les zones rurales;

K. vu le rôle primordial joué par les transports en commun, qui constituent l'un des moyens de transport les plus inclusifs, également à la campagne, pour les jeunes, les aînés, les personnes handicapées, dans la lutte contre la précarité en matière de mobilité;

L. considérant que les personnes handicapées ont droit à un taux de TVA réduit de 6 % à l'achat d'une voiture (adaptée), à condition que celle-ci soit destinée à une utilisation strictement personnelle, ce qui a pour conséquence que ces voitures (adaptées) et leurs propriétaires (handicapés) ne peuvent pas participer à l'autopartage entre particuliers sans perte du droit au taux de TVA plus favorable;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'établir une définition de l'autopartage et de ses différentes formes, notamment en vue de l'agrément des systèmes d'autopartage ou des fournisseurs de voitures partagées, qui comprendrait les éléments suivants:

1.1. le nombre minimum de véhicules mis à disposition par un système d'autopartage en vue d'une utilisation alternative et systématique par ses membres;

1.2. le nombre minimum d'utilisateurs ou de membres, domiciliés à des adresses différentes, par voiture partagée;

1.3. la durée maximale imposée par le système d'autopartage à titre de durée minimale de réservation des voitures partagées;

1.4. la part maximale des plus grands utilisateurs par voiture partagée dans le kilométrage total par voiture partagée;

I. gelet op het belang van interfederale samenhang in de ontwikkeling en bevordering van gedeelde mobiliteit;

J. gelet op de nog beperktere ontwikkeling van gedeeld vervoer in plattelandsgebieden;

K. gelet op de centrale rol van het openbaar vervoer in de combimobiliteit, als één van de meest inclusieve vervoersmiddelen, ook op het platteland, voor jong en oud, voor personen met een beperking, in de strijd met vervoersarmoede;

L. gelet op het feit dat personen met een beperking recht hebben op een verlaagd btw-tarief van 6 % bij de aankoop van een (aangepaste) auto, op voorwaarde dat deze strikt persoonlijk gebruikt wordt, zodat deze (aangepaste) wagens en hun eigenaars (personen met een beperking) niet kunnen deelnemen aan particulier autodelen zonder het recht op het gunsttarief te verliezen;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. om een definitie van autodelen en zijn verschillende vormen uit te werken, onder meer met het oog op erkenning van autodeelsystemen of autodeelaanbieders, dat de volgende elementen bevat

1.1. het minimaal aantal voertuigen dat een autodeelsysteem ter beschikking stelt met het oog op beurtelings en systematisch gebruik door haar leden;

1.2. het minimaal aantal gebruikers of leden, gedomicilieerd op verschillende adressen, per deelwagen;

1.3. de maximale tijdsduur die het deelwagensysteem oplegt als minimale reservatieduur van de deelwagens;

1.4. het maximale aandeel van de grootste gebruikers per deelwagen in het totaal aantal kilometers per deelwagen;

1.5. l'exigence imposée au demandeur de mettre tous ses véhicules à la disposition des utilisateurs à tout moment, lorsqu'ils ne sont pas utilisés par un autre membre ou par le propriétaire, en ordre d'entretien ou chargés;

1.6. l'exigence que l'offre d'autopartage du demandeur soit publique;

1.7. l'exigence que les utilisateurs ne doivent conclure qu'un seul contrat avec le système d'autopartage et qu'ils aient ensuite la possibilité d'utiliser une voiture partagée sans devoir conclure de contrats supplémentaires;

1.8. l'exigence que les utilisateurs paient un prix forfaitaire par kilomètre et/ou par temps réservé et/ou par unité de consommation;

1.9. l'exigence que le système d'autopartage ait inscrit dans ses statuts, tels qu'ils sont publiés au Moniteur belge, l'offre ou la facilitation de l'autopartage et, le cas échéant, de la mobilité partagée comme étant l'une de ses activités;

1.10. la disposition selon laquelle l'utilisation d'un véhicule partagé peut se faire à plus long terme, mais qu'elle est avant tout destinée à court/moyen terme et à des distances courtes/moyennes;

1.11. la disposition selon laquelle l'autopartage est un système flexible qui se distingue de la location classique de voitures, notamment par sa disponibilité (potentiellement) permanente et immédiate, son utilisation sur de courtes périodes et la proximité des voitures partagées;

2. de prévoir un code distinct dans la base de données de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules pour les différentes formes de véhicules partagés, afin de faciliter l'enregistrement de voitures partagées et de simplifier le contrôle du stationnement;

1.5. de vereiste dat alle voertuigen van de aanvrager op elk moment beschikbaar zijn voor de gebruikers, indien ze niet in gebruik zijn door een ander lid of de eigenaar, in onderhoud zijn of worden opgeladen;

1.6. de vereiste dat het autodeelaanbod van de aanvrager publiek is;

1.7. de vereiste dat de gebruikers éénmalig een overeenkomst aangaan met het autodeelsysteem, en vervolgens in de mogelijkheid zijn een deelwagen te gebruiken zonder het afsluiten van bijkomende contracten;

1.8. de vereiste dat gebruikers een all-in prijs per kilometer en/of per gereserveerde tijd en/of per verbruikseenheid betalen;

1.9. de vereiste dat het autodeelsysteem in haar statuten, zoals vastgelegd in het Belgisch Staatsblad, het aanbieden of faciliteren van autodelen en desgevallend van gedeelde mobiliteit als één van de haar activiteiten opgenomen heeft;

1.10. de bepaling dat het gebruik van een deelvoertuig voor langere termijn kan, maar in de eerste plaats gericht is op gebruik voor korte/middellange termijn en korte/middellange afstanden;

1.11. de bepaling dat autodelen een flexibel systeem is dat zich onderscheidt van de klassieke autoverhuur door o.a. de (potentiële) permanente en onmiddellijke beschikbaarheid, het gebruik gedurende korte periodes en de nabijheid van de deelwagens;

2. om een aparte code te voorzien binnen de databank van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen voor de verschillende vormen van deelvoertuigen, teneinde de registratie van deelwagens te faciliteren en de parkeercontrole eenvoudiger te maken;

3. de mettre en œuvre le budget mobilité pour chaque travailleur, afin d'optimiser le cadre fiscal et celui de la sécurité sociale pour la mobilité partagée dans le cadre des déplacements professionnels, des déplacements privés et de ceux effectués entre le domicile et le lieu de travail;

4. d'insister (dans l'attente de l'élaboration du budget mobilité pour chaque travailleur) auprès des partenaires sociaux afin qu'ils modifient la CCT 019-09 pour permettre à l'employeur d'intervenir dans les coûts d'utilisation des systèmes de partage;

5. de simplifier le régime fiscal afin que la déductibilité fiscale applicable à l'utilisation de voitures partagées, qui dépend actuellement de l'émission de CO₂ de la voiture partagée utilisée, puisse être traitée de manière plus simple et logique, pour autant que certaines conditions soient remplies, et de définir les conditions nécessaires à cette fin;

6. d'effectuer un suivi interfédéral annuel de la mobilité partagée en Belgique, en mesurant les éléments suivants:

6.1. le nombre de personnes qui recourent à ce système;

6.2. le nombre de véhicules partagés;

6.3. le nombre de kilomètres parcourus par ces véhicules;

6.4. les types de déplacements effectués;

6.5. le nombre de voitures personnelles qui sont "abandonnées" au profit de la mobilité partagée;

6.6. la quantité d'émissions de gaz à effet de serre évitées grâce au choix de la mobilité partagée;

6.7. de se concerter avec les autres pouvoirs publics et parties prenantes afin d'obtenir un ensemble de données coordonné à partir de normes de données communes;

3. om werk te maken van het mobiliteitsbudget voor elke werknemer, zodat het fiscaal kader en het RSZ-kader voor deelmobiliteit in het kader van beroepsmatige, woonwerk- en privéverplaatsingen wordt geoptimaliseerd;

4. om (in afwachting van de uitwerking van het mobiliteitsbudget voor elke werknemer) bij de sociale partners aan te dringen op een wijziging van CAO 019-09, die het de werkgever mogelijk moet maken om tussen te komen in de kosten van het gebruik van deelsystemen;

5. om de fiscale regeling te vereenvoudigen, zodat de fiscale aftrekbaarheid voor het gebruik van deelwagens, die momenteel afhangt van de CO₂-uitstoot van de gebruikte deelwagens, eenvoudiger en logisch verwerkt kan worden, mits aan bepaalde voorwaarden voldaan is, en de nodige voorwaarden hiervoor uit te werken;

6. om jaarlijks werk te maken van een interfederale monitoring van gedeelde mobiliteit in België door volgende zaken te meten:

6.1. het aantal mensen dat dit systeem gebruikt;

6.2. het aantal gedeelde voertuigen;

6.3. het aantal door deze voertuigen afgelegde kilometers;

6.4. de soorten verplaatsingen die worden gemaakt;

6.5. het aantal persoonlijke auto's dat wordt "opgegeven" ten gunste van gedeelde mobiliteit;

6.6. het aantal vermeden broeikasgasgassen uitstoten door te kiezen voor gedeelde mobiliteit;

6.7. hierbij in overleg te gaan met andere overheden en belanghebbenden teneinde een gecoördineerde dataset te bekomen op basis van gemeenschappelijke datastandaarden;

7. de se concerter avec la SNCB afin de mettre en place une coopération avec les Régions en vue de développer dans les gares des nœuds de mobilité (Mobipoints) offrant des options de mobilité partagée (vélos, voitures, micro-mobilité, ...) et les possibilités de recharge requises;

8. d'introduire dans le code de la route, en concertation avec les Régions, des panneaux et des icônes de stationnement univoques pour les différentes formes de mobilité partagée, et de les mettre en conformité avec les propositions européennes;

9. de tendre, en concertation avec les Régions, vers une norme unique pour l'ensemble de la Belgique pour l'intégration de la mobilité partagée dans les plateformes Mobility-as-a-Service et les planificateurs d'itinéraires multimodaux, et d'élaborer un cadre d'accord unique et homogène autour de Mobility as a Service (MaaS);

10. de faire le nécessaire pour que le transport partagé soit considéré non pas comme une alternative mais comme un complément aux transports publics, et de maintenir la croissance des investissements dans les transports publics;

11. d'examiner la possibilité d'une révision de la directive TVA et, si le bilan est positif, de préconiser cette révision au niveau européen, afin qu'un taux de TVA réduit de 6 % puisse être instauré sur l'autopartage, comme pour les vélos partagés, les transports publics et les taxis."

JUSTIFICATION

Dans un souci de clarté et pour des raisons d'ordre légistique, les amendements précédents ont été fusionnés.

La modification du considérant C consolide le rôle croissant de la mobilité partagée dans le transfert modal en étoffant l'offre. Il est important de souligner que la mobilité partagée ne concerne pas uniquement les voitures.

7. om met de NMBS afspraken te maken om met de gewesten samen te werken met het oog op de ontwikkeling van mobiliteitsknooppunten (mobipunten) aan de stations, met het oog op een aanbod van gedeelde mobiliteitsopties (zoals fietsen, wagens, micromobiliteit...) en de nodige oplaadmogelijkheden;

8. om in samenspraak met de gewesten eenduidige parkeerborden en iconen in de wegcode op te nemen voor verscheidene vormen van gedeelde mobiliteit, en die in lijn te brengen met Europese voorstellen;

9. om in samenspraak met de gewesten te streven naar één standaard voor heel België voor de integratie van gedeelde mobiliteit in Mobility-as-a-Service-platformen en multimodale routeplanners en een homogeen afsprakenkader rond Mobility as a Service (MaaS);

10. om ervoor te zorgen dat gedeeld vervoer niet gezien wordt als een alternatief maar als een aanvulling op openbaar vervoer, en om de groei van de investeringen in het openbaar vervoer te handhaven;

11. om te onderzoeken en, indien positieve resultaten, te pleiten voor een herziening van de btw-richtlijn op Europees niveau zodat een verlaagd btw-tarief van 6 % kan worden ingevoerd voor autodelen, net zoals voor het delen van fietsen, openbaar vervoer en taxi's."

VERANTWOORDING

In het kader van overzichtelijkheid alsook vanuit wetgevingstechnisch oogpunt werden voorgaande amendementen samengevoegd.

De wijziging van considerans C consolideert de groeiende rol van gedeelde mobiliteit in de *modal shift* door het aanbod uit te breiden. Het is belangrijk erop te wijzen dat gedeelde mobiliteit niet alleen gaat over auto's.

L'ajout du considérant H est une conséquence de plusieurs avis soulignant la nécessité d'inclure l'autopartage dans la proposition de résolution. Si la mobilité partagée s'est principalement concrétisée à travers du partage de voitures, des modèles collaboratifs, qui peuvent s'adapter aux zones rurales, ont également été mis en avant lors des auditions.

L'insertion du considérant I fait suite à l'avis du SPW Mobilité, qui rappelle que la mise en œuvre de cette proposition nécessitera un accord de coopération avec les Régions en raison de l'article 6, § 1^{er}, X., 14°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Plusieurs acteurs entendus ont par ailleurs plaidé pour assurer la cohérence dans le cadre fixé pour le développement de la mobilité partagée.

Le considérant J fait référence à la croissance durable de la mobilité partagée en Belgique que nous souhaitons étendre et intensifier, notamment dans les zones rurales. Cette démarche permettra de résoudre (en partie) les problèmes de mobilité en Belgique.

Pour le considérant K, nous soulignons la nécessité d'une mobilité correcte afin de pouvoir participer à notre société. À l'heure actuelle, la population est nettement plus mobile, ce qui présente d'importants avantages sociaux et économiques. Il convient toutefois de continuer à être attentif à une mobilité écologique qui profite à tout le monde.

La demande 1 a été ajoutée car il n'existe aujourd'hui aucun cadre ou référence légale permettant de définir la mobilité partagée ou de la distinguer des services de location classiques. L'élaboration d'une telle définition permettrait de garantir les avantages de ce type de mobilité. Plusieurs avis ont souligné l'importance de disposer de cette définition.

La demande 2 fait référence à l'aspect selon lequel l'instauration d'une plaque d'immatriculation distincte ne semble guère utile, au contraire de l'enregistrement des différentes formes de mobilité partagée. Nous privilégions par conséquent l'intégration de cet enregistrement dans la base de données existante de la DIV.

Pour la modification de la demande 5, nous renvoyons à l'avis écrit de Cambio: "Aujourd'hui, il n'existe pas de traitement logique de la facture pour les entreprises qui ont recours à l'autopartage. La règle veut en effet que la déductibilité fiscale applicable à l'utilisation de véhicules en autopartage dépende de l'émission de CO₂ de la voiture utilisée. Cela

De l'ajout de la demande 5 est une conséquence de plusieurs avis soulignant la nécessité d'inclure l'autopartage dans la proposition de résolution. Si la mobilité partagée s'est principalement concrétisée à travers du partage de voitures, des modèles collaboratifs, qui peuvent s'adapter aux zones rurales, ont également été mis en avant lors des auditions.

De l'insertion du considérant I fait suite à l'avis du SPW Mobilité, qui rappelle que la mise en œuvre de cette proposition nécessitera un accord de coopération avec les Régions en raison de l'article 6, § 1^{er}, X., 14°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Plusieurs acteurs entendus ont par ailleurs plaidé pour assurer la cohérence dans le cadre fixé pour le développement de la mobilité partagée.

Le considérant J fait référence à la croissance durable de la mobilité partagée en Belgique que nous souhaitons étendre et intensifier, notamment dans les zones rurales. Cette démarche permettra de résoudre (en partie) les problèmes de mobilité en Belgique.

Pour le considérant K, nous soulignons la nécessité d'une mobilité correcte afin de pouvoir participer à notre société. À l'heure actuelle, la population est nettement plus mobile, ce qui présente d'importants avantages sociaux et économiques. Il convient toutefois de continuer à être attentif à une mobilité écologique qui profite à tout le monde.

La demande 1 a été ajoutée car il n'existe aujourd'hui aucun cadre ou référence légale permettant de définir la mobilité partagée ou de la distinguer des services de location classiques. L'élaboration d'une telle définition permettrait de garantir les avantages de ce type de mobilité. Plusieurs avis ont souligné l'importance de disposer de cette définition.

La demande 2 fait référence à l'aspect selon lequel l'instauration d'une plaque d'immatriculation distincte ne semble guère utile, au contraire de l'enregistrement des différentes formes de mobilité partagée. Nous privilégions par conséquent l'intégration de cet enregistrement dans la base de données existante de la DIV.

Pour la modification de la demande 5, nous renvoyons à l'avis écrit de Cambio: "Aujourd'hui, il n'existe pas de traitement logique de la facture pour les entreprises qui ont recours à l'autopartage. La règle veut en effet que la déductibilité fiscale applicable à l'utilisation de véhicules en autopartage dépende de l'émission de CO₂ de la voiture utilisée. Cela

signifie toutefois qu'une entreprise doit connaître la quantité d'émission de CO₂ de chaque trajet séparément pour appliquer le régime fiscal correct. Nous aimerions lancer un appel ici pour que la déductibilité fiscale de l'autopartage pour les entreprises bénéficie d'un régime adapté et clairement délimité, moyennant le respect de certaines conditions. On pourrait ainsi utiliser un plafond d'émission de CO₂ pour les véhicules proposés." (traduction libre).

La modification de la demande 6 fait écho à la mesure de données, qui est essentielle pour vérifier si les politiques mises en place contribuent (ou non) à l'objectif visé – en l'espèce, le développement de la mobilité partagée – et comment les améliorer. En identifiant les objectifs et les mesures à réaliser, la collecte de données sera d'autant plus efficace. La VVSG souligne, dans son avis écrit, l'importance de la coordination entre les pouvoirs publics, d'une part, et l'importance de normes communes pour la collecte de données, d'autre part.

En outre, le mot "national" est remplacé par le mot "interfédéral", car la politique de mobilité a déjà été en grande partie régionalisée.

La modification de la demande 7 concerne des changements de terminologie. L'utilisation du terme "Mobipoints" dans la version française a été suggérée par le SPW Mobilité Infrastructures dans son avis du 21 mars car il s'agit du nom utilisé en Wallonie. Afin de permettre une électrification également pour les véhicules partagés, il est nécessaire que les places de stationnement, et notamment dans les gares, disposent d'une infrastructure adéquate à ce sujet. En outre, IEW a suggéré, au cours de l'audition, de remplacer les termes "régions de transports" (ou mieux: "bassins de mobilités") ou "*vervoerregio's*" par les termes "Régions" ou "*gewesten*", dès lors que ces formes d'organisation sont des compétences régionales.

Cette demande nous semble légitime si l'on entend encourager l'utilisation des voitures partagées dans un contexte professionnel ou d'entreprise.

Pour la demande 10, nous renvoyons aux études qui montrent que les utilisateurs de l'autopartage utilisent (beaucoup) plus les modes de transport durables. Ils utilisent ainsi plus souvent le vélo et les transports publics pour se déplacer que les autres automobilistes. Aux Pays-Bas, par exemple, 85 % des utilisateurs de l'autopartage possèdent un abonnement aux transports publics (contre 35 % en moyenne). Il ne

zeppen dat een bedrijf dus van elke rit apart de CO₂-uitstoot moet kennen, om zo de correcte fiscale regeling te volgen. Wij zouden graag oproepen om hier een aangepaste en rechtlijnige regeling toe te kennen voor de fiscale aftrekbaarheid van autodelen voor bedrijven, mits wordt voldaan aan bepaalde voorwaarden. Zo zou bijvoorbeeld wel een max CO₂-uitstoot kunnen worden gehanteerd van de aangeboden voertuigen."

De wijziging van verzoek 6 slaat op de noodzaak van meting van gegevens. Wat essentieel is om uit te maken of de beleidslijnen al dan niet bijdragen tot het verwezenlijken van de beoogde doelstelling. In deze gaat het om de ontwikkeling van de gedeelde mobiliteit en over de vraag hoe die beleidslijnen kunnen worden verbeterd. Door de doelstellingen en de te verwezenlijken metingen te bepalen zal de gegevensinzameling des te doeltreffender zijn. De VVSG benadrukt in haar schriftelijk advies het belang, enerzijds, van coördinatie tussen de overheden en anderzijds, van gemeenschappelijke standaarden voor het verzamelen van gegevens.

Daarnaast wordt het woord "nationale" vervangen door het woord "interfederaal", daar het mobiliteitsbeleid al grotendeels werd geregionaliseerd.

De wijziging van verzoek 7 betreft wijzigingen van terminologie. Het gebruik van de term "Mobipoints" in de Franse versie werd gesuggereerd door de SPW Mobilité Infrastructures in zijn advies van 21 maart omdat dit de in Wallonië gangbare benaming is. Om mogelijk te maken dat ook de gedeelde voertuigen geëlektrificeerd worden, moeten de parkeerplaatsen over een ter zake geschikte infrastructuur beschikken, onder meer in de treinstations. Daarnaast suggereerde IEW tijdens de hoorzitting om de formulering "*vervoerregio's*" of "*régions de transports*" (beter: "*bassins de mobilités*") door "*gewesten*" of "*régions*" te vervangen, gezien deze organisatievormen gewestbevoegdheid zijn.

Deze vraag lijkt ons gerechtvaardigd, wanneer we het gebruik van deelauto's in een professionele of bedrijfsmatige context willen aanmoedigen.

Bij verzoek 10 verwijzen we naar onderzoek dat aantoont dat autodelers (veel) meer gebruik maken van duurzame transportmodi. Zo doen autodelers vaker een beroep op de fiets en het openbaar vervoer om zich te verplaatsen dan niet-autodelers. In Nederland, bijvoorbeeld, heeft 85 % van de autodelers een abonnement voor openbaar vervoer (tegenover 35 % gemiddeld). Desalniettemin mag het gedeelte

faudrait toutefois pas considérer le transport partagé comme une alternative, mais plutôt comme un moyen de compléter ou d'élargir l'offre en matière de transports publics.

La demande 11 tend à promouvoir la mobilité partagée et réduire les émissions de CO₂ dues au transport personnel. Une révision de la directive TVA pourrait favoriser l'utilisation de la mobilité partagée et, partant, élargir et diversifier nos modes de transport.

vervoer niet worden gezien als een alternatief maar eerder als een aanvulling en verruiming op het openbaar vervoer.

Met verzoek 11 wordt gewerkt aan de promotie van gedeelde mobiliteit en de reductie van CO₂-uitstoot van persoonlijk vervoer. Een herziening van de btw-richtlijn kan het gebruik van gedeelde mobiliteit ten goede komen en op deze manier onze vervoersmodi verruimen én verbreden.

Jef Van den Bergh (cd&v)
Nicolas Parent (Ecolo-Groen)
Kim Buyst (Ecolo-Groen)
Chanelle Bonaventure (PS)
Emmanuel Burton (MR)
Marianne Verhaert (Open Vld)
Joris Vandenbroucke (Vooruit)

N° 19 de MM. **De Spiegeleer** et **Troosters** et
Mme **Dewulf**

Demande 9 (*nouvelle*)

Insérer une demande 9 rédigée comme suit:

“9. de veiller à ce que la ministre en charge de la Fonction publique prenne des mesures en vue d’aménager au profit du personnel, à l’intérieur ou à proximité de tous ses bâtiments (les “bâtiments publics fédéraux”), des places de stationnement gratuites séparées pour les voitures partagées; cette mesure ne pourra pas affecter les interventions accordées pour d’autres modes de transport ou d’autres titres de transport tels que les abonnements aux transports en commun;”

Nr. 19 van de heren **De Spiegeleer** en **Troosters** en
mevrouw **Dewulf**

Verzoek 9 (*nieuw*)

Een verzoek 9 invoegen, luidende:

“9. via de minister bevoegd voor ambtenarenzaken maatregelen te laten nemen om, afzonderlijke, gratis parkeerplaatsen voor deelauto’s ten behoeve van het personeel te voorzien in of nabij al haar gebouwen (de zogenaamde federale overheidsgebouwen); deze maatregel mag geen invloed hebben op tegemoetkoming inzake andere vervoerswijzen- en bewijzen zoals abonnementen voor openbaar vervoer;”

Pieter De Spiegeleer (VB)
Frank Troosters (VB)
Nathalie Dewulf (VB)

N° 20 de MM. **De Spiegeleer** et **Troosters** et
Mme **Dewulf**

Demande 10 (*nouvelle*)

Insérer une demande 10 rédigée comme suit:

“10. de veiller à ce que des mesures soient prises en vue d’aménager à l’intérieur ou à proximité des bâtiments des services fédéraux d’utilité publique des places de stationnement gratuites pour les voitures partagées utilisées par des citoyens qui souhaitent se rendre dans des services situés dans ces bâtiments;”

Nr. 20 van de heren **De Spiegeleer** en **Troosters** en
mevrouw **Dewulf**

Verzoek 10 (*nieuw*)

Een verzoek 10 invoegen, luidende:

“10. maatregelen te laten nemen om in of nabij de gebouwen van federale overheden van openbaar nut, gratis parkeerplaatsen te voorzien voor deelauto's die gebruikt worden door burgers die diensten van en in dit gebouw tot doel hebben van hun bezoek;”

Pieter De Spiegeleer (VB)
Frank Troosters (VB)
Nathalie Dewulf (VB)