



ADVIES

Voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone

Aanvrager	Minister Alain Maron
Aanvraag ontvangen op	14 februari 2020
Aanvraag behandeld door	Plenaire zitting Dringende aanhangigmaking
Advies uitgebracht door de plenaire zitting op	19 februari 2020

Vooraf

De Raad herinnert eraan dat hij aan het thema van de LEZ de volgende adviezen heeft gewijd :

- op 20 juni 2019, het advies betreffende het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone ([A-2019-061-ESR](#));
- op 21 juni 2018, het advies betreffende het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van XX/XX/2018 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone ([A-2018-043-ESR](#));
- op 19 oktober 2017, het advies betreffende het voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van xx/xx/2017 ter uitvoering van de ordonnantie van xx/xx/2017 tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, voor wat betreft de lage emissiezones ([A-2017-067-ESR](#));
- op 20 april 2017, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (« LEZ ») ([A-2017-024-ESR](#));
- op 7 juli 2016, het advies betreffende het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het instellen van een lage-emissiezone ([A-2016-053-ESR](#)).

Advies

Voor de Raad van State werd een beroep tot nietigverklaring ingesteld tegen het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone.

De auditeur beschouwt in zijn verslag als « ernstig » het middel dat een element van discriminatie inroept ingevolge de vrijstelling van voertuigen voor goederenvervoer van meer dan 3,5 ton. Hij wijst erop dat :

- Het argument dat het Viapass-systeem, dat op voertuigen voor goederenvervoer van meer dan 3,5 ton van toepassing is en wordt ingeroepen om hun uitsluiting uit het LEZ-systeem te rechtvaardigen, niet voldoende onderbouwd is;
- De rechtvaardiging van de uitsluiting van de voertuigen voor goederenvervoer van meer dan 3,5 ton niet op een voldoende duidelijke wijze in het administratief dossier voorkomt.

De auditeur stelt bijgevolg aan de Raad van State voor om het hele besluit te vernietigen.

De Raad neemt akte van het feit dat wordt voorgesteld om onderhavig wijzigingsbesluit aan te nemen teneinde de vrijstelling voor de voertuigen voor goederenvervoer van meer dan 3,5 ton te verduidelijken en om de motivatie van deze uitsluiting in het administratief dossier op te nemen. Zo kunnen de belangrijke gevolgen van zo'n nietigverklaring worden vermeden.

De noodzaak om het wijzigingsbesluit onverwijld aan te nemen wordt ingeroepen om een dringende adviesaanvraag te richten aan de Raad.

De Raad herinnert eraan dat hij het beginsel van een vrijstelling voor voertuigen voor goederenvervoer van meer dan 3,5 ton bijtreedt, en maakt geen opmerkingen wat betreft het voornemen om dit wijzigingsbesluit snel aan te nemen.

De Raad benadrukt evenwel het belang van een nauwkeurige evaluatie van de impact van de LEZ (of het nu de milieu-impact en meer bepaald deze op de luchtkwaliteit betreft, maar eveneens de sociale impact en de gevolgen voor de volksgezondheid) Hij wenst evenwel te herinneren aan enkele beschouwingen in zijn eerdere adviezen over de LEZ. Hij is immers van mening dat deze in onderhavig geval eveneens relevant zijn.

Uitsluiting van voertuigen voor personenvervoer van +3,5 ton

De Raad herinnert eraan dat hij de volgende beschouwing heeft geformuleerd met betrekking tot de afwijking die voertuigen, die ontworpen en gebouwd zijn voor het vervoer van goederen en met een gewicht van meer dan 3,5 ton, toegang geeft tot de LEZ (ongeacht hun motornorm) :

- De vraag voor de uitvoering van een studie over de impact van de verschillende taksen en verplichtingen wat betreft hun gebruik (met name de kilometerheffing) op de voertuigen van meer dan 3,5 ton. Deze studie zou o.a. een analyse moeten verrichten van de impact op de modernisering van de vloot van deze voertuigen en hun gebruik.

De Raad wijst er bovendien op dat hij de volgende maatregelen heeft voorgesteld voor professionele voertuigen die door profit- en social-profitondernemingen worden gebruikt, om zo het gevaar voor ecologische dumping te beperken (cf infra) :

- Afwijkingen voorzien voor professionele voertuigen die ingrijpend werden gewijzigd en voor voertuigen die speciaal zijn aangepast voor markten, beurzen, optochten en ambulante handel;
- Een langere specifieke overgangperiode voorzien wanneer er investeringen werden verricht in een professioneel voertuig teneinde het aan de behoeften van zijn gebruiker aan te passen.

Hij is echter van oordeel dat om te kunnen worden overwogen, deze maatregelen zullen moeten worden omkaderd en enkel betrekking zullen mogen hebben op professionele voertuigen waarvoor de gebruikers de uitvoering van wijzigingen zouden kunnen aantonen, bijvoorbeeld aan de hand van facturen, visuele bewijzen (foto's) of attesten afgeleverd door een erkend technisch controleorgaan.

Verbetering van de luchtkwaliteit

De Raad onderschrijft de doelstelling van een verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Hij is namelijk de mening toegedaan dat deze doelstelling een belangrijke uitdaging vormt op het vlak van de volksgezondheid. Hij vindt bovendien dat de invoering van structurele maatregelen ter bestrijding van de luchtverontreiniging in het Brussels gewest essentieel is. Deze maatregelen moeten terzelfder tijd als gerichte noodmaatregelen bij fenomenen van verontreinigingspieken gelden.

De Raad herinnert er eveneens aan dat hij de aandacht heeft gevestigd op andere aansporende maatregelen die de luchtkwaliteit kunnen verbeteren. Hij vraagt met name dat de hernieuwing van het autopark zou worden aangemoedigd, en formuleert, bij wijze van voorbeeld, het volgende voorstel als mogelijke wisseloplossing voor de invoering van een LEZ :

- Het systeem van de kilometerheffing slimmer maken, zodat het rekening zou houden met de milieuprestatie van de voertuigen, en dit systeem tot voertuigen van minder dan 3,5 ton uitbreiden.

Controle van de naleving van de LEZ

De Raad herinnert eraan te hebben betreurd dat de gebruikte technologie voor de controle van de naleving van de LEZ verschilt al naargelang een voertuig in België of in het buitenland is ingeschreven. Hij wijst op de discriminatie die deze situatie meebrengt.

De Raad voegt hieraan toe dat in het geval van de professionele voertuigen, deze situatie bovendien een echt gevaar op ecologische dumping met zich meebrengt (dat een sociaaleconomische weerslag kan hebben). Zo zouden ondernemingen die de Belgische wetgeving naleven zich bijkomende lasten kunnen zien opleggen, zonder dat er doeltreffende maatregelen worden bepaald die waarborgen dat ook bedrijfsvoertuigen, die in het buitenland zijn ingeschreven, deze wetgeving naleven.

De Raad vindt het verrichten van controles op het terrein een rechtvaardigere oplossing. Bijgevolg vindt hij het van fundamenteel belang om zich van de doeltreffendheid van deze controles te verzekeren. Hiertoe vraagt hij met name om :

- De bevoegde diensten van de vereiste budgettaire en technologische middelen te voorzien om de controles op het terrein uit te voeren;
- In een besluit de modaliteiten te bepalen die het toelaten om geldboeten onmiddellijk te innen of om voertuigen in overtreding uit het verkeer te halen (ongeacht deze in België ingeschreven zijn of niet).

*
* *
*