



**RAAD VOOR HET LEEFMILIEU
VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

ADVIES

Voorontwerp van ordonnantie tot invoering van een heffing ter bestrijding van de verkeerscongestie

Aanvrager	Minister Alain Maron
Aanvraag ontvangen op	7 december 2020
Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op	20 januari 2021

Vooraf

Bij de Raad voor het Leefmilieu (hierna « De Raad ») werd op 07/12/2020 een adviesaanvraag ingediend betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot invoering van een heffing ter bestrijding van de verkeerscongestie.

Dit voorontwerp van ordonnantie wil een maatschappelijke transitie veroorzaken om een gewest te creëren waar het goed leven is, dankzij de aanmoediging tot verantwoordelijke mobiliteitskeuzes. Hiertoe voert het voorontwerp van ordonnantie een slimme kilometerheffing in, « SmartMove» genaamd. Deze heffing moet aan vier fundamentele noden van het Gewest voldoen :

- Een juiste, billijke en gunstige autofiscaliteit waarbij het gebruik en niet het bezit wordt belast;
- Een betere mobiliteit voor iedereen die zich in het Gewest verplaatst;
- Een betere levenskwaliteit voor iedereen;
- Technologische vorderingen die de weggebruikers 24u/24 et 7d/7 steunen en hen helpen bij het maken van de beste mobiliteitskeuzes.

Advies

1. Algemene beschouwingen

De Raad verwelkomt het initiatief van de Regering en verheugt zich erover dat hij wordt geraadpleegd voor de uitwerking van dit voorontwerp van ordonnantie, waarvan wij hopen dat het belooft een nieuwe wind te laten waaien voor het leefmilieu, de gezondheid en de levenskwaliteit van de bevolking op het hele gewestelijk grondgebied en in zijn periferie.

Gelet op de reacties over deze maatregel in de media is het essentieel om de steun voor de maatregel te verzekeren, met het oog op een doeltreffende werking en een collectieve aanvaarding. Bijgevolg moet deze als sociaal gerechtvaardigd worden gezien (zie hieronder, « Sociaaleconomische aspecten »), moet ook de uitbreiding van het aanbod van alternatieven zichtbaar worden en moet een snelle impact van de maatregel op de beperking van de files worden verzekerd. **De Raad** richt zich in zijn advies evenwel vooral op de milieuaspecten, vermits verschillende gewestelijke adviesorganen werden verzocht om zich op meer diepgaande wijze over andere kwesties betreffende het voorontwerp van ordonnantie uit te spreken.

Het is essentieel voor **de Raad** dat de ontvangsten, die door deze maatregel worden verkregen, in de eerste plaats voor de uitvoering van het gewestelijk mobiliteitsplan GoodMove worden aangewend, en meer bepaald voor de financiering van collectieve alternatieven : het openbaar vervoer, de mobiliteitsinfrastructuur (overstapparkings), de steun aan het bedrijfsvervoer, de verbindingen met de periferie, enz. **De Raad** vraagt daarom om de heffing op te nemen in het kader van de globale visie van het plan GoodMove, en dit zowel voor zijn milieu- als sociaaleconomische impact. Hij vraagt tevens om de impact op het metropolitaanse niveau en in de wijken beter te evalueren.

Aangezien deze ordonnantie zich vandaag nog maar in het stadium van voorontwerp bevindt, wenst **de Raad** opnieuw te worden geraadpleegd indien het ontwerp van ordonnantie sterk van de tekst, die vandaag voor advies is voorgelegd, zou verschillen.

1.1. Milieu-aspecten

Behalve de gunstige impact op de luchtkwaliteit en het broeikaseffect zal de invoering van deze heffing eveneens bijdragen tot een vermindering van de geluidshinder, van de tijd die tijdens de spitsuren in het individueel vervoer wordt verloren en tenslotte ook van het aantal verkeersongevallen. Dit zal zorgen voor een verbetering van de levenskwaliteit en de veiligheid van de inwoners. Daarbij komt dat een belasting op het gebruik bij de bestuurders een bewustwording i.v.m. hun verplaatsingsgewoonten op gang zal brengen. Zij zullen worden aangezet tot een rationalisering van hun verplaatsingen, met een vermindering van de milieukostprijs ervan tot gevolg. Het beginsel van « de vervuiler betaalt » zal bijgevolg ten volle van toepassing zijn.

Deze heffing zal er de bevolking eveneens toe aanzetten om voor actieve verplaatsingswijzen te kiezen, zoals wandelen of fietsen, en bijgevolg om lichamelijk actiever te worden voor een betere gezondheid.

De kilometerheffing streeft er met name naar, de verplaatsingen in de tijd te spreiden om het verkeer vlotter te laten verlopen. **De Raad** wenst evenwel zekerheid te bekomen over het feit dat SmartMove *in fine* niet tot een hoger gebruik van de auto zal leiden tijdens de niet-getarifeerde uren. Hierdoor zou het probleem van de verkeerscongestie, waarop de maatregel betrekking heeft, zich op termijn opnieuw kunnen stellen. Het is bijgevolg noodzakelijk om een duidelijke doelstelling te formuleren wat betreft de vermindering van het verkeer in termen van volume, en niet enkel in termen van door het autoverkeer verloren uren.

De Raad stelt zich vragen bij de vrijstelling van de Ring (R0) van de visie van SmartMove. Deze ringweg is een belangrijke bron van verontreiniging aan de rand van het Gewest¹ en het lijkt weinig gepast dat deze zone niet aan dezelfde beperkingen wordt onderworpen dan de rest van de hoofdstad, en dit zowel omwille van milieu- als gezondheidsredenen. **De Raad** is er zich van bewust dat de opname van deze verkeersas in de SmartMove-visie overleg met de andere gewesten zal vereisen (zie punt 3 « Interregionaal overleg »).

De Raad benadrukt dat een belangrijke voorwaarde tot het welslagen van SmartMove het feit is dat de autobestuurders over toereikende duurzame alternatieven beschikken om hun verplaatsingen te verrichten, en vooral wanneer zij beperkt zijn qua plaats en tijd. Hij onderstreept het belang om duurzame alternatieven aan te bieden, aangezien de huidige alternatieven niet altijd de zekerheid bieden dat er daadwerkelijk een tijdsinstaan wordt gemaakt. Het antwoord op de mobiliteitsproblemen vraagt om een globale benadering. De oplossing zal een combinatie van verschillende maatregelen zijn, zoals de terbeschikkingstelling van een aanbod aan mobiliteitselementen (overstapparkings, een doeltreffend openbaar vervoer, inrichtingen voor fietsers, een GEN voor fietsers, enz.), telewerk, gedeelde mobiliteit, enz. Ook al is het openbaarvervoeraanbod in Brussel toereikend om een bijdrage tegen de files te leveren, stelt zich vooral een probleem wat betreft de verbinding met de periferie. De Brusselse inspanningen moeten zich dan ook hierop richten. Hetzelfde geldt voor de omliggende gewesten indien zij de negatieve impact voor hun werknemers willen beperken.

¹ https://www.irceline.be/~celinair/documents/documents/Rapport_Ring_BXL.pdf

De Raad wenst daarom het belang te onderstrepen van de uitvoering van alle maatregelen van het gewestelijk mobiliteitsplan GoodMove, en niet enkel van een of andere dwingende maatregel voor de autobestuurders. Er moeten hen relevante alternatieven voor hun verplaatsingen worden aangeboden teneinde de – met name economische - troeven van het Gewest veilig te stellen.

1.2. Aangewende technologie

De Raad vraagt zich af of men bij de opstelling van het voorontwerp van ordonnantie rekening heeft gehouden met het feit dat de kilometertarifiering berust op technische instrumenten die een aanzienlijk energieverbruik vertegenwoordigen (verwerking en opslag van de gegevens, een verhoogd gebruik van de smartphone, fabricage en gebruik van boordapparaten voor personen die over geen smartphone beschikken). Indien de uitstoot ingevolge dit bijkomend energieverbruik van zijn modelleringen niet wordt berekend en geïntegreerd, dreigt SmartMove de ecologische voetafdruk van de technische instrumenten, waarop de voorziening berust, onzichtbaar te maken. Behalve de ecologische voetafdruk zullen deze instrumenten tevens praktische, administratieve en financiële kosten meebrengen voor de gebruiker en het Brussels bestuur. Het is bijgevolg nodig om na te gaan hoe deze nadelen zullen worden gecompenseerd.

De instrumenten die bestemd zijn om te worden gebruikt in het kader van de invoering van SmartMove zullen eveneens uitdagingen inzake de bescherming van de privésfeer en de toegestane veralgemeende technologische controle stellen. Hieraan dienen nog de aanzienlijke operationele kostprijs van een tarifieringsysteem op basis van OBU (on-board unit, boordinstrument) en van de ontwikkeling van een smartphoneapplicatie te worden toegevoegd, evenals de noodzaak om het aantal ANPR-camera's op het grondgebied van het Gewest te versterken. Dit zou leiden tot een vermindering van de ontvangsten die kunnen worden geïnvesteerd in duurzame mobiliteitsoplossingen, zoals het openbaar vervoer en de uitrol van de fietsinfrastructuur.

De invoering van een gewone zonale tol lijkt enerzijds soberder, goedkoper en meer vanzelfsprekend. Anderzijds bedragen de meeste interne verplaatsingen minder dan 5 kilometer, en is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een stadsgewest van bescheiden omvang. Het zijn immers de kortere trajecten die proportioneel op meer aanzienlijke wijze tot de externe kost van het wegverkeer bijdragen. Men zou bijgevolg moeten weten of deze korte trajecten in voldoende mate zullen worden ontmoedigd. **De Raad** stelt vast dat het scenario van een hogere basisheffing, zonder kilometerheffing, in de studie helaas niet op grondige wijze werd uitgewerkt. Welnu, zo'n scenario zou hebben toegelaten om een definitief antwoord te geven over de toegevoegde waarde van de kilometerbelasting in verhouding tot een eenvoudige zonale tol, en op de mobiliteitswinst in beide gevallen. **De Raad** steunt evenwel het idee van een slimme kilometerheffing op basis van het gebruik, met een basistarief en een kilometercomponent.

Ook veroorzaakt de SmartMove-applicatie een permanente uitstoot van elektromagnetische gevolgen om de auto's te traceren. Aangezien de ordonnantie het gebruik van het variabel heffingssysteem wil bevorderen, dreigt deze een negatieve impact te hebben voor de elektro-overgevoeligen (EOG) die 5% van de Belgische bevolking uitmaken, omwille van hun gevoeligheid/lijden door de toename van de « elektrosmog » en het effect van de « kooi van Faraday » door het metalen koetswerk van het voertuig. Dit remt de communicatie van de smartphone met buiten en verplicht het toestel om tegen zijn maximumvermogen uit te zenden. **De Raad** vraagt daarom aan de Regering om op dit vlak deskundigen te raadplegen en dezen te betrekken bij de

bespreking van deze ordonnantie en van andere ordonnanties die met elektromagnetische golven verband houden.

De Raad stelt zich tenslotte vragen bij de impact van de opstelling van de SmartMove-voorzieningen (camera's, enz.) op de stadsomgeving. Het zou met name nuttig zijn om de speelruimte voor de gemeenten wat betreft de opstelling, het onderhoud en de bewaking (tegen vandalisme) van het materieel te verduidelijken.

1.3. Interregionaal overleg

Met de slimme kilometerheffing verricht Brussel een eerste stap in de richting van een instrument dat in heel België ingang kan vinden. Het is duidelijk dat een slimme kilometerheffing een grote toegevoegde waarde zou bieden op het niveau van het land. Op het niveau van de stad zou de situatie er anders kunnen uitzien. **De Raad** kende daarom graag de redenen waarom op zijn grondgebied voor een kilometertarifiering werd gekozen, in plaats van een meer klassieke stadstol die in andere landen is ingevoerd.

De slimme kilometerheffing vormt een essentieel instrument om een evolutie van het mobiliteitsgedrag van alle weggebruikers te bevorderen. **De Raad** moedigt bijgevolg sterk de opstelling van een project in overleg met de andere gewesten van het land aan. Gelet op het feit dat een gedeelte van de verkeersproblemen in de hoofdstad naar de Brusselse periferie zullen worden verplaatst, dreigt SmartMove een deel van zijn positieve impact te verliezen.

Dit geldt eveneens vanuit sociaaleconomisch oogpunt. Indien SmartMove en het beginsel van de heffing niet op het volledige Belgisch grondgebied (of tenminste in de supraregionale metropolitaanse agglomeratie) van toepassing zijn, dan vreest **de Raad** voor een verplaatsing van bepaalde sociale groepen en ondernemingen buiten de hoofdstad.

De Raad verwelkomt het dynamisme en de pro-activiteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om SmartMove op te zetten. Zoals hierboven aangegeven, zou deze maatregel makkelijk in een systeem van kilometerheffing kunnen worden opgenomen dat op het hele Belgisch grondgebied van kracht is.

Bij gebrek aan een akkoord met de twee andere gewesten zijn **de organisaties APERe, BRAL, IEB, Goodplanet, Réseau Idée, het ACV en Brussel Mobiliteit** van oordeel dat de ernst van de mobiliteitsproblemen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een solidaire actie rechtvaardigen. **Deze organisaties** onderstrepen het feit dat het een mobiliteitsmaatregel en niet uitsluitend een fiscale maatregel betreft en dat deze maatregel verdedigbaar is vanuit wettelijk en moreel oogpunt.

BECI en de vertegenwoordigster van de middenstand verwerpen een exclusief Brusselse maatregel, voornamelijk omwille van de perverse effecten die deze zou kunnen veroorzaken.

Het is bijgevolg zeer belangrijk om rekening te houden met de globale impact voor de inwoners en werknemers van de andere gewesten. SmartMove biedt hen tal van positieve effecten (beperking van het aantal verplaatsingen met de auto, beperking van de uitstoot van verontreinigende stoffen en van de geluidshinder, vermindering van het aantal uren die in het verkeer worden verloren). Toch zullen deze personen eveneens een negatieve impact ondervinden bij gebrek aan nieuwe Vlaamse of Waalse beleidsmaatregelen. Desgevallend zal een open systeem moeten worden voorzien waarbij de andere gewesten zich kunnen aansluiten. Er moeten daarom collectieve oplossingen voor de meest getroffen subgewesten (busverbindingen, overstapparkings nabij de stations van vertrek) worden

verwezenlijkt en onder de aandacht gebracht, net als de uitwerking van een systeem van derde betaler voor het te Brussel geïntegreerd openbaar vervoer. Vanuit algemeen oogpunt moet een akkoord tussen de verschillende gewesten voor het Brussels gewest een prioriteit blijven.

Het zou daarom belangrijk zijn om de voorwaarden voor een debat en een besluitname te voorzien die het best tot een verwezenlijking van de uitdagingen kunnen bijdragen. Zo wordt ook een confrontatie tussen de gewesten vermeden en kan men tot een debat komen dat gebaseerd is op de leefbaarheid van de alternatieve vervoerswijzen voor de auto. Deze leefbaarheid hangt af van de woondichtheid en de dichtheid van de activiteiten op het grondgebied. Aldus zouden vooruitzichten voor een herziening van het geheel van overheidsmaatregelen op een zo globaal mogelijke wijze moeten kunnen worden overwogen.

1.4. Sociaaleconomische aspecten

De Raad blijft erbij dat de tarifiering, die op de weggebruikers van toepassing is, van rechtvaardigheid en proportionaliteit moet getuigen, met name gelet op de financiële moeilijkheden die tal van burgers, zelfstandigen, ondernemingen en overheidsinstellingen ingevolge de gezondheids crisis ondervinden. De invoering van deze maatregel dreigt een grotere impact te hebben op bepaalde sectoren of categorieën van personen. Het is daarom nodig om toereikende flankerende maatregelen te voorzien voor de categorieën van personen en de sectoren die minder makkelijk hun gebruikelijk vervoersmiddel voor een andere kunnen inruilen. Ook moet men erop toezien dat de maatregelen als rechtvaardig worden ervaren. Deze kwestie moet bovendien aan bod komen in de effectenstudie om zich op deze categorieën en sectoren te richten. In de mate van het mogelijke moeten de personen en Brusselse actoren worden begeleid om naar duurzame verplaatsingswijzen te verwijzen.

De Raad wenst eveneens de aandacht van de Regering te vestigen op de vereiste controle van de buitenlandse voertuigen die aan de toepassing van de SmartMove-maatregel en de opvolging ervan zullen kunnen ontsnappen. Dit zal ongetwijfeld een gevaar voor milieu- en sociale dumping meebrengen.

1.5. Effectenstudie

De Raad betreurt dat hij de effectenstudie van SmartMove niet samen met de documenten betreffende de adviesaanvraag heeft ontvangen. In de toekomst wenst hij tijdig alle nuttige documenten te ontvangen.

De Raad merkt tevens op dat talrijke gegevens, die een objectivering van de milieu-impact van de fiscale hervorming mogelijk maken, niet in de analyse voorkomen en niet lijken te zijn onderzocht. Hierbij dient gedacht aan de dubbele doelstelling van een vermindering van de verkeerscongestie en van de verbetering van het klimaat (en van de luchtkwaliteit). De evaluatie van de luchtkwaliteit vereist dat men zich toelegt op de concentratie van verontreinigende stoffen in de lucht. Een beperking van de uitstoot van deze stoffen betekent niet noodzakelijkerwijs dat de luchtkwaliteit op beduidende wijze verbetert.

Bij lezing van de documenten gepubliceerd door het Gewest blijkt dat de doelstelling van de vermindering van de verkeerscongestie (en de economische impact ervan die op een bedrag tussen 850 miljoen en 1,7 miljard euro wordt geraamd) duidelijk voorrang krijgt op de milieudoelstellingen. Bij het ontwerp van hervorming is immers niet tot een objectivering van het aandeel van de uitstoot van de files overgegaan, en er kan dan ook op dit vlak geen duidelijke doelstelling geformuleerd worden. De milieubalans van de effectenstudie maakt slechts gewag van een vermindering met 5% van de uitstoot van verontreinigende stoffen (figuur 61 van de effectenstudie, p. 112). Nochtans werd tot op heden enkel de beperking van de uitstoot onder de loep genomen. Het ontbreekt de analyse ook aan andere gegevens, zoals de evolutie van het automobielpark, de milieu-impact van de instrumenten voor de uitvoering ervan, enz.

De Raad is bovendien de mening toegedaan dat de gebruikte modellen om de evolutie van het vervoer van personen (model REMOVE) en dat van de sociaaleconomische aspecten (model INSEEM) te meten nogal inadequaat zijn. Immers, door de terugkeer naar het (volledig of gedeeltelijk) evenwicht van de geanalyseerde systemen voorop te stellen, verbieden deze “om op een andere manier dan onder de vorm van aberrante evenementen [...] rekening te houden met de storende fenomenen waarop men nochtans – en dit is essentieel – moet kunnen vooruitlopen »². Dit komt concreet tot uiting door het feit dat bepaalde heroplevingseffecten niet werden gemodelleerd, zoals het gevaar dat de gebruikers ingevolge de afschaffing van de belasting op de inverkeerstelling voertuigen met een groter vermogen aankopen. Een ander aspect, dat in de studie te weinig wordt gekwantificeerd, is de impact voor de pendelaars uit de Brusselse periferie.

Zonder de wetenschappelijke grenzen van de modellen van totaal of gedeeltelijk evenwicht te vermelden, waaronder « de statische methodologie [...] dateert van de jaren 1870 »³, roepen de ecologische omwentelingen, die onze samenlevingen zullen kennen, op tot een breuk met de lineaire modelleringen. **De Raad** is van mening dat het hoog tijd is om dynamische kwantitatieve – en bijgevolg geen lineaire – modellen te hanteren die toelaten om de complexiteit van de realiteit en de onderlinge afhankelijkheid van de systemen te herstellen.

De Raad doet opmerken dat Brussel in de effectenstudie met andere steden wordt vergeleken die een zone met stadstol hebben ingevoerd (Londen, Milaan en Stockholm). De referentiezones dekken een heel wat kleinere oppervlakte dan de zone die door de Brusselse regering wordt overwogen, namelijk het hele Gewest. Daarbij komt dat deze vergelijking zich richt op de verschillende systemen van tol, zonder rekening te houden met de mogelijke verschillen inzake beschikbaarheid van openbaar vervoer, de mogelijke verbindingen aan de grenzen van de zone en de (economische en andere) activiteiten die in de zone gevestigd zijn.

De Raad wenst ook nog de aandacht te vestigen op het feit dat de onmiddellijke gevolgen van de invoering volgens de effectenstudie, d.w.z. een verlaging met 7% van de individuele trajecten, nog bijlange niet de vooropgestelde ambitie voor deze beperking haalt. Aangezien voorbeelden in het buitenland aantonen dat de impact van dit soort maatregelen het grootst is bij de invoering ervan en zich vervolgens over het algemeen op een lager niveau stabiliseert, zou het nodig kunnen blijken om de bedragen van de voorziene tarifiering in vraag te stellen.

² <https://lejournalejournal.cnrs.fr/articles/leconomie-malade-de-ses-modeles>

³ <https://lejournalejournal.cnrs.fr/articles/leconomie-malade-de-ses-modeles>

De Raad verwondert zich tenslotte over het aantal variabelen die in dit stadium nog niet gekwantificeerd zijn en over het gebrek aan banden met de effecten van de invoering van de Stad 30 en de LEZ.

Volgens **de Raad** moet bijgevolg een monitoringsysteem worden opgezet om de evolutie van de verkeersvolumes, het aantal kilometers afgelegd door de verschillende soorten voertuigen en de verschuiving van de verplaatsingen (naar andere wegen of ogenblikken van de dag) aan een evaluatie te onderwerpen. Er zou een mechanisme kunnen worden toegevoegd dat voorziet dat er aan de maatregelen wijzigingen worden aangebracht indien de verkeersvolumes niet afnemen zoals voorzien. Het zou nuttig kunnen zijn om dit soort van mechanisme onmiddellijk in de ordonnantie op te nemen.

Het is terzelfder tijd noodzakelijk om continu en op diepgaande en systematische wijze de impact op het leefmilieu na te gaan, met een opstelling van de verschillende scenario's in functie van de verschillende maatregelen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden ingevoerd. Een goed voorbeeld is de invoering van de LEZ, waarbij de milieueffecten van de verschillende maatregelen worden berekend en gepubliceerd.

1.6. Vervanging van de verkeersbelasting en van de belasting op de inverkeerstelling

De Raad is verdeeld over de wijziging die SmartMove aanbrengt aan de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling.

BECI en de vertegenwoordigster van de middenstand steunen de vervanging van de belasting op het bezit van een personenwagen door de belasting van het gebruik ervan. De wijzigingen aan de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling vormen in hun ogen een essentieel onderdeel van SmartMove.

De organisaties APERe, BRAL, IEB, GoodPlanet, Réseau Idée en de Gezinsbond menen van hun kant dat het nastreven van de doelstelling van een verlaging van de uitstoot van verontreinigende stoffen zou kunnen worden gehinderd door de afschaffing (in de feiten) van de belasting op de inverkeerstelling, die zij betreuren (zie hieronder).

Wat betreft het **ACV**, gaat het er vooral om, de sociale correctie van een beperkte belasting voor tweedehandsvoertuigen te behouden. Deze correctie kan via het dagbedrag in geval van *taxshift* in SmartMove worden opgenomen. Ze kan eveneens worden behouden in het kader van een belasting op de inverkeerstelling die is herzien, indien deze noodzakelijk blijft om andere doelstellingen na te streven.

De andere organisaties van de Raad wensen, gelet op deze verdeling, geen standpunt in te nemen.

De organisaties APERe, BRAL, IEB, GoodPlanet, Réseau Idée en de Gezinsbond voeren aan dat de kilometertarifiering berust op de veronderstelling van het maximaliserend individu waarvan het gedrag door een kosten-batenberekening wordt bepaald. Welnu, individuen ramen de kostprijs van een personenwagen verkeerd : de verhouding kosten-baten vormt bijgevolg niet de enige factor die de mobiliteitskeuzen verklaart. De fiscale hervorming baseren op deze veronderstelling en *de facto* de belasting op de inverkeerstelling afschaffen kan perverse effecten creëren die in de effectenstudie niet in aanmerking zijn genomen, *in casu* de aankoop van voertuigen met een groter vermogen.

Daarbij komt dat de effectenstudie het vervoer van personen en het vervoer van goederen op equivalente wijze benadert (zie p. 66). Welnu, particulieren en ondernemingen organiseren hun verplaatsingen niet op basis van dezelfde verplichtingen en doelstellingen.

Volgens de organisaties APERe, BRAL, IEB, GoodPlanet, Réseau Idée en de Gezinsbond vertoont deze afschaffing bijgevolg het gevaar dat de rotatie van het automobielpark verhoogd zal worden. Waarom zou men zich een – weliswaar niet perfect – instrument voor de regulering van het autopark ontzeggen ? Deze afschaffing lijkt bovendien niet overeen te stemmen met de Algemene Beleidsverklaring van de Regering. Deze vermeldt immers een hervorming van de belasting op de inverkeerstelling, met een geïntegreerde progressiviteit in functie van de milieuprestaties (gewicht, vermogen, type brandstof), teneinde de aankoop van voertuigen, die niet aan verplaatsingen in een stedelijke omgeving aangepast zijn, te ontraden.

Een aanzienlijk aantal wetenschappelijke studies⁴ tonen bovendien het nut van een belasting op aankoop aan, met name om de aankoop van verontreinigende voertuigen met een groot vermogen te ontraden. In de veronderstelling dat deze studies verouderd en zelfs verkeerd zijn, zou de effectenstudie de evolutie van het automobielpark moeten modelleren. **De organisaties APERe, BRAL, IEB, GoodPlanet, Réseau Idée en de Gezinsbond** begrijpen dan ook moeilijk waarom zo'n variabele niet werd gemodelleerd, in de mate waarin een verhoogde rotatie van het automobielpark een toename van het aantal gebouwde personenwagens zal meebrengen. Welnu, de bouw van een voertuig veroorzaakt een uitstoot die gelijk is aan de uitstoot van zijn gebruik gedurende twee jaar.

Wat betreft de meerwaarde van een belasting op de inverkeerstelling zoals deze vandaag bestaat, tonen gedragsstudies⁵ aan dat de meeste personen bij de aankoop geen rekening houden (of op onhandige wijze trachten rekening te houden) met de kostprijs over de hele levensduur (de TCO: *total cost of ownership*). De druk van de reclame voert deze onachtzaamheid voor de TCO nog op. De belasting op de inverkeerstelling is bijgevolg het enige wapen van de overheid om de schadelijke effecten van de reclame tegen te gaan.

Het behoud van de belasting op de inverkeerstelling voor voertuigen met een vermogen groter (volgens de documenten) dan 14 of 15 fiscale PK (0,22 % van het automobielpark) is volgens **de organisaties APERe, BRAL, IEB, GoodPlanet, Réseau Idée en de Gezinsbond** een symbolische maatregel met weinig impact. Deze maatregel vormt daarentegen een *taxshift* wat betreft het gebruik. Hierbij komt dat het vermogen in aanmerking wordt genomen voor de milieuprestatie, en dit enkel voor de voertuigen met het meeste vermogen. Zoals hierboven gezegd, lijkt deze herziening niet overeen te stemmen met het coalitieakkoord dat melding maakt van een herziening van de

⁴- https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/vehicle_tax_study_15-02-2002.pdf

- https://www.lowcvp.org.uk/assets/reports/LowCVP_TCO_consumer_research_sept2019.pdf

- <https://plc.autotrader.co.uk/media/1100/car-buyers-report-auto-trader.pdf>

⁵- https://www.lowcvp.org.uk/assets/reports/LowCVP_TCO_consumer_research_sept2019.pdf

- <https://plc.autotrader.co.uk/media/1100/car-buyers-report-auto-trader.pdf>

- <https://www.scirp.org/journal/paperinformation.aspx?paperid=80959>

- <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0301421506001200>

belasting op de inverkeerstelling, met een geïntegreerde progressiviteit in functie van de milieuprestaties (gewicht, vermogen, type brandstof).

De organisaties APERe, BRAL, IEB, GoodPlanet, Réseau Idée en de Gezinsbond betreuren dat de SmartMove-hervorming en de hervorming van de belasting op de inverkeerstelling aldus door de Regering aan elkaar zijn gekoppeld. Dit creëert de valse indruk dat de invoering van een nieuw instrument moet gecompenseerd worden door de hervorming van een ander instrument. Dit veroorzaakt verwarring en beleidsproblemen. Zo kwam ook het idee van de “dubbele belasting” door SmartMove in de media tot stand, ook al slaat dit nergens op.

2. Artikelsgewijze beschouwingen

HOOFDSTUK 2 : HEFFING

Afdeling 1 – Algemeen

Artikel 3

De Raad stelt voor om, in functie van de evolutie van het verkeer, de mogelijkheid van een tarifiering tijdens het weekeinde en op zaterdag grondiger te onderzoeken. Zaterdagen lijken immers meer en meer op bepaalde weekdays als het om verkeerscongestie gaat.

Afdeling 4 – Belastbare grondslag

Artikel 6

De Raad wenst dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een stelsel zou voorzien, dat op een latere datum moet worden ingevoerd, en dat beter rekening houdt met de bijdragen van de elektrische wagens tot de verkeerscongestie en tot de totale verkeersvolumes. Het aandeel van de elektrische voertuigen in het Brussels automobielpark zal in de toekomst ongetwijfeld groter worden ; zo'n toevoeging aan dit ontwerp van ordonnantie is bijgevolg noodzakelijk om een nieuwe toename van de verkeerscongestie te vermijden en om de fiscale ontvangsten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest veilig te stellen. Indien men de elektrische voertuigen het nultarief voor de dagschijf laat genieten, zou men bovendien de indruk zou kunnen wekken dat men aan bepaalde categorieën van gebruikers een cadeau doet.

Afdeling 6 – Vrijstellingen

Artikel 9

Volgens **de Raad** is het beter om de vrijstellingen zoveel mogelijk te beperken. Het is evenwel belangrijk om een grondige studie te wijden aan de flankerende maatregelen die moeten worden ingesteld voor bepaalde categorieën van weggebruikers (personen met een beperkte mobiliteit en alleenstaanden, bepaalde specifieke sectoren (sociale diensten, medische thuishulp, ondernemingen en instellingen die over servicevoertuigen moeten kunnen beschikken, taxi's, rijtscholen, enz.) maar tevens bepaalde operatoren, zoals deze op het vlak van carsharing die een geloofwaardig en betaalbaar alternatief moeten blijven om het bezit van een personenwagen te beperken).

3. Bijzondere vragen

Gelet op het commentaar en de opmerkingen die hierboven worden geformuleerd, vraagt **de Raad** bijgevolg dat :

- het aandeel van de uitstoot ingevolge de verkeerscongestie aan een objectieve analyse wordt onderworpen;
- het vraagstuk van de uitstoot zou worden gezien in verband met dat van de concentratie in de lucht, teneinde de evolutie van de luchtkwaliteit op objectieve wijze te kunnen onderzoeken;
- de fiscale kostenloosheid van de verplaatsingen 's avonds en tijdens het weekeinde niet op een absolute maar op een relatieve wijze zou worden bepaald, d.w.z. in verband met de evolutie van de uitstoot, het automobielpark en de evolutie van het aantal gemotoriseerde verplaatsingen op deze precieze tijdstippen;
- de operationele kost van SmartMove zo klein mogelijk zou zijn;
- dat de ontvangsten in de eerste plaats zouden worden besteed aan de financiering van collectieve alternatieven : het openbaar vervoer, de collectieve mobiliteitsinfrastructuur (overstapparkings), de steun voor bedrijfsvervoer, enz., en in het algemeen aan de uitvoering van het gewestelijk mobiliteitsplan GoodMove;
- de impactstudie de mogelijke effecten zou modelleren wat betreft het autogebruik en de vermindering van de verkeerscongestie, het effect van de afschaffing van de belasting op de inverkeerstelling op de evolutie van het automobielpark, de impact van de Stad 30, de impact van de tariefintegratie inzake openbaar vervoer, en de milieu-impact van de instrumenten die noodzakelijk zijn voor de doorvoering van de maatregel.

*
* *