

---

# ADVIES

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

---

Aanvrager	Minister Sven Gatz
Aanvraag ontvangen op	4 december 2020
Aanvraag behandeld door	Commissie Economie – Werkgelegenheid – Fiscaliteit - Financiën Commissie Ruimtelijke Ordening - Mobiliteit Commissie Leefmilieu
Advies aangenomen door de Plenaire vergadering op	21 januari 2021

# INHOUDSTAFEL

<b>Vooraf</b>	<b>3</b>
<b>Advies</b>	<b>4</b>
1. <i>Algemene beschouwingen</i>	4
1.1. Voorwaarden tot wetslagen	4
1.1.1. De heffing moet een slimme heffing zijn	4
1.1.2. De heffing moet het voorwerp van een akkoord tussen de gewesten uitmaken	5
1.1.3. De heffing moet een taxshift vormen	6
1.1.4. De heffing moet samengaan met een uitbreiding van het aanbod van alternatieven inzake openbaar vervoer en met de aanleg van overstapparkings	7
Openbaar vervoer	7
Overstapparkings	8
Coördinatie en coherentie van de alternatieven	9
1.1.5. De heffing moet rekening houden met de sociaaleconomische gevolgen	9
1.1.6. De heffing moet eveneens betrekking hebben op de voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven	9
1.2. Sociaaleconomische impact van SmartMove	10
1.2.1. De zone van de kilometerheffing goed bepalen	11
1.2.2. Rekening houden met de Brusselse concurrentie- en aantrekkingskracht	12
1.2.3. Rekening houden met de sociale gevolgen	13
1.2.4. Rekening houden met de macro-economische en de micro-economische effecten	16
1.3. Overleg en tijdschema	16
1.3.1. Het sociaal overleg	16
Het intersectoraal overleg	16
Het sectoraal overleg	17
Het overleg op het niveau van de ondernemingen	17
1.3.2. Een geschikte timing	18
1.4. Gebruik van de middelen	18
1.5. Test- en heroverlegfase	18
2. <i>Bijzondere beschouwingen</i>	20
2.1. Specifieke begeleidingsmaatregelen voor bepaalde voertuigtypes	20
2.1.1. Vrijstellingen	20
2.1.2. Leasingvoertuigen	20
2.1.3. Voertuigen voor collectief vervoer (instellingen) en vervoer van PBM	20
2.2. Privacy	21
2.3. Uitvoering van het systeem via de smartphone-applicatie	21
3. <i>Bijlage</i>	22
3.1. Bijlage 1	22
3.2. Bijlage 2	23

## Vooraf

Teneinde de verkeerscongestie te bestrijden, werd tijdens de laatste decennia in verschillende steden een stadstol ingevoerd. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bezitten 54% van de huishoudens een auto, en meer dan 370.000 personenwagens verplaatsen zich dagelijks in het Gewest (175.000 Brusselse voertuigen en 190.000 pendelaars). Deze verkeersdichtheid veroorzaakt gemiddeld een bijkomende reistijd van 38%. Tijdens de spitsuren 's morgens en 's avonds bedragen deze percentages respectievelijk 75 en 77% aan bijkomende reistijd. De tijd, die aldus verloren gaat, vertegenwoordigt een economisch verlies van 1 tot 2% van het Belgische BBP.

Deze problemen van verkeerscongestie hebben talrijke negatieve effecten, met name voor de luchtkwaliteit, en veroorzaken een verhoging van de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen en een toename van de geluidshinder. Deze ongunstige effecten zijn zeer nefast voor de levenskwaliteit in de stad, en ook al heeft het gebruik van de auto tijdens de laatste jaren de neiging om te verminderen, toch vertegenwoordigden de woon-werkverplaatsingen (naar een onderneming gevestigd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) met een privévoertuig nog steeds 36% van het totaal aantal verplaatsingen in 2017 (tegen 45% in 2005).

Om deze hedendaagse uitdagingen aan te gaan, moet het mobiliteitsbeleid te Brussel volledig worden herzien, teneinde de juiste transitie te verzekeren voor een verbetering van de levens- en werkkwaliteit van elkeen. Dit dient te gebeuren door een herziening van de autofiscaliteit waarbij voortaan niet meer het bezit maar het gebruik van een voertuig wordt belast.

SmartMove, de naam gegeven aan deze heffing, is een slimme kilometerheffing die van toepassing is op alle privévoertuigen en bestelwagens die zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplaatsen.

Deze slimme kilometerheffing zal worden berekend op basis van 3 parameters :

- Het tijdstip van de verplaatsingen
- De afgelegde afstand
- Het motorvermogen van de voertuigen

De heffingplichtige zal evenwel kunnen kiezen voor een forfaitaire heffing voor één dag.

De stelsels van de belasting op de inverkeerstelling en van de verkeersbelasting zullen worden herzien (zie A-2021-005-BRUPARTNERS).

Brupartners herinnert eraan dat hij zich reeds meermaals heeft kunnen uitspreken over het vraagstuk van de kilometerheffing voor lichte voertuigen, met name in zijn advies over het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move ([A-2019-069-ESR](#)) en zijn advies over het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling ([A-2017-006-ESR](#)).

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

De uitbouw van een autofiscaliteit, die aan de huidige uitdagingen inzake beperking van de verkeerscongestie, de bescherming van de volksgezondheid en de beperking van de uitstoot van broeikasgassen tegemoet komt, vormt een doelstelling die door alle sociale gesprekspartners wordt gedeeld. Een belasting van het gebruik van een voertuig, eerder dan het bezit ervan is in dit opzicht gepast. Zo'n belasting van het gebruik brengt bij de bestuurder een bewustwording op gang wat betreft zijn verplaatsingsgewoonten die hij op rationele wijze zal moeten herzien.

**Brupartners** wenst evenwel te verduidelijken dat bepaalde voorwaarden tot welslagen moeten worden vervuld en dat sommige sociaaleconomische effecten aan een evaluatie moeten worden onderworpen indien men wil dat SmartMove zijn doelstelling wat betreft de beperking van de verkeerscongestie verwezenlijkt. Deze punten worden hieronder verder uitgewerkt.

#### 1.1. Voorwaarden tot welslagen

Opdat de belasting van het gebruik, eerder dan van het bezit, doeltreffend zou zijn en zou toelaten om de doelstelling van een beperking van de verkeerscongestie te verwezenlijken, is het volgens **Brupartners** essentieel dat aan bepaalde voorwaarden tot welslagen is voldaan. Brupartners had reeds de gelegenheid om in zijn vorige adviezen<sup>1</sup> op deze voorwaarden te wijzen. Hij werkt deze hieronder verder uit. Het advies van Brupartners is bijgevolg afhankelijk van het feit dat met onderstaande opmerkingen rekening wordt gehouden :

De voorwaarden tot welslagen zijn :

1. De heffing moet **een slimme heffing zijn**
2. De heffing moet **het voorwerp van een akkoord tussen de gewesten uitmaken**
3. De heffing moet **een taxshift vormen**
4. De heffing moet **samengaan met een uitbreiding van het aanbod van alternatieven inzake openbaar vervoer en met de aanleg van overstapparkings**
5. De heffing moet **rekening houden met de sociaaleconomische gevolgen**
6. De heffing moet **eveneens betrekking hebben op de voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven**

##### 1.1.1. De heffing moet een slimme heffing zijn

De gebruikte parameters om het bedrag van de variabele heffing (artikel 7) te bepalen, die zal moeten worden betaald voor de kilometers die in het Gewest worden afgelegd, laten volgens **Brupartners** toe om aan dit slimme kenmerk te voldoen (een modulering volgens verschillende criteria: aantal afgelegde kilometers, tijdstip verplaatsingen, motorvermogen van de personenwagens).

<sup>1</sup> Zie met name het advies [A-2019-069-ESR](#)

Wat betreft de bepaling van het tijdstip van de verplaatsingen, zijn **de representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** van oordeel dat de spitsuren te breed zijn en niet stroken met de werkelijkheid op het terrein.

**De representatieve werknemersorganisaties** beschouwen deze tijdvensters als juist. Deze laten namelijk toe om mogelijke vormen van discriminatie te beperken door bepaalde werknemers die meer flexibele urregelingen zouden kunnen hanteren en aldus aan de heffing zouden « ontsnappen » door hun verplaatsingen overdag aan te passen indien de urregelingen strikter zouden zijn.

**Brupartners** herinnert er bovendien aan dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een lage emissiezone bestaat die het mogelijk maakt om met het « milieukarakter » van de gebruikte voertuigen rekening te houden. Het is bijgevolg logisch dat men zo'n criterium niet als dusdanig voor de SmartMove-voorziening heeft overgenomen. De meest verontreinigende voertuigen worden reeds "gestraft" met de invoering van de LEZ.

**Brupartners** onderstreept evenwel dat de tweede variante van de heffing, de forfaitaire heffing (artikel 8) niet als een slimme heffing mag worden beschouwd. Deze houdt namelijk enkel rekening met het motorvermogen en niet met het aantal afgelegde kilometers noch met het tijdstip van de verplaatsingen. De forfaitaire heffing, die wordt overwogen, zet de weggebruikers er bijgevolg niet toe aan om het aantal kilometers, die tijdens een dag worden afgelegd, te verminderen. Het aantal afgelegde kilometers heeft weinig belang want het bedrag wordt voor een hele dag betaald. De bestuurders worden er aldus toe aangezet om hun investering tijdens de dag te rentabiliseren.

#### *1.1.2. De heffing moet het voorwerp van een akkoord tussen de gewesten uitmaken*

**Brupartners** had in 2012 het overleg tussen het Vlaamse gewest, het Waalse gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest positief onthaald. Dit overleg had geleid tot een politiek akkoord voor de hervorming van de wegfiscaliteit. Hij had destijds bovendien uitdrukkelijk de wens geuit dat dit interregionaal overleg zou worden verdergezet (advies [A-2012-053-ESR](#)).

Welnu, **Brupartners** stelt vast dat het project SmartMove in dit stadium enkel wordt gedragen door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er waren de laatste jaren moeilijkheden om alle actoren van de verschillende entiteiten, die bij zo'n maatregelen betrokken zijn, rond de tafel te krijgen. **Brupartners** verwelkomt dan ook het initiatief van de Brusselse Regering om een voorstel te doen teneinde de verkeerscongestie op zijn grondgebied aan te pakken. Maar aangezien de files niet ophouden aan de grenzen van Brussel en zowel zijn inwoners als de pendelaars, die er komen werken, zich ontspannen, enz., treffen, is het essentieel dat dit voorstel aan een breder debat wordt onderworpen en dat de beide andere gewesten zich dit vraagstuk kunnen toe-eigenen. In deze context en van oordeel zijnde dat een akkoord met de beide andere gewesten onontbeerlijk is om valkuilen te vermijden bij de verwezenlijking en invoering van deze heffing (zie met name de vragen met betrekking tot de financieringswet, de discriminatie tussen Brusselaars en pendelaars, enz.) vraagt **Brupartners** uitdrukkelijk aan de Brusselse Regering om tijdens de komende weken alles in het werk te stellen om met de beide andere gewesten overleg te plegen en te onderhandelen.

Het antwoord op de mobiliteitsproblemen vereist immers een globale aanpak, met een combinatie van verschillende maatregelen, zoals de verwezenlijking van elementen inzake het mobiliteitsaanbod (overstapparkings, een doeltreffend openbaar vervoer, inrichtingen voor fietsers, enz.), telewerk, gedeelde mobiliteit, enz. De coördinatie tussen de gewesten is bijgevolg onontbeerlijk,

meer bepaald wat betreft de metropolitane zone van Brussel. Een van deze maatregelen, de kilometerheffing, vormt een cruciaal instrument om tot een evolutie van het mobiliteitsgedrag van alle weggebruikers, Brusselaars en pendelaars, aan te zetten. Zonder deze transversale, overlegde en gecoördineerde visie van de mobiliteit is het gevaar reëel dat de mobiliteitsproblemen naar de Brusselse periferie worden verplaatst.

Ook al is **Brupartners** de mening toegedaan dat de bedragen voor de verschillende componenten van de variabele heffing van het ene tot het andere gewest kunnen verschillen om rekening te houden met de specifieke kenmerken van elk gewest, toch vindt hij dat het instrument vanuit technisch oogpunt op basis van één gemeenschappelijk systeem moet werken, zoals dit vandaag het geval is voor de belasting van zware voertuigen. Het zou niet coherent zijn om over drie verschillende systemen voor de registratie van de afgelegde kilometers te beschikken.

Mocht aan deze voorwaarde tot welslagen niet zijn voldaan en niet tot een akkoord tussen de gewesten leiden, welnu dan vindt **Brupartners** dat de verwezenlijking van SmartMove aanzienlijk ontkracht zou zijn en bepaalde valkuilen zou kunnen meebrengen (zie met name het volgende punt in verband met de bijzondere financieringswet).

Volgens **Brupartners, met uitzondering van twee werknemersorganisaties (ACV, ACLVB)** moet men zonder dit interregionaal akkoord de volledige SmartMove-voorziening in vraag stellen. Deze zal namelijk niet toelaten om de doelstelling van een vermindering van de verkeerscongestie te verwezenlijken, in de mate waarin de mobiliteitsproblemen de grenzen overstijgen.

**De twee werknemersorganisaties (ACV, ACLVB)** zijn van haar kant van oordeel dat SmartMove ondanks het gebrek aan een interregionaal akkoord toch op het niveau van het Brussels gewest kan worden ingevoerd, mits sociale correcties en begeleidingsmaatregelen voor bepaalde groepen (zie lager).

### *1.1.3. De heffing moet een taxshift vormen*

Ook al vormt deze kilometerheffing in dit stadium wel degelijk een « taxshift » voor de Brusselaars die een neutralisatie van hun jaarlijkse verkeersbelasting en hun belasting op inverkeerstelling zullen genieten, (zie A-2021-005-BRUPARTNERS), toch wijst **Brupartners** erop dat dit niet het geval zal zijn voor de personen die in het Vlaamse en Waalse gewest woonachtig zijn, noch voor de heffingplichtigen die over een leasingvoertuig beschikken. Welnu, elk persoon die zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplaatst met een voertuig, dat aan de kilometerheffing is onderworpen, zal deze heffing moeten betalen (of hij zich nu al dan niet moet kwijten van andere autobelastingen in het gewest waarin hij woonachtig is).

De ideale voorziening, die door **Brupartners** wordt aangeprezen, voorziet dat het gebruik van een voertuig, eerder dan het bezit ervan, de grondslag voor een billijke belasting in alle gewesten van het land vormt. Bij gebrek aan een globale “taxshift” waarover overleg is gepleegd, loopt SmartMove het gevaar dat het zijn doelstellingen inzake duurzame mobiliteit niet kan verwezenlijken. Het plan dreigt de verkeersproblemen immers naar de Brusselse periferie te verplaatsen terwijl de uitdagingen op het vlak van de mobiliteit de grenzen van de gewesten overschrijden.

Daarbij komt dat artikel 1ter van de bijzondere financieringswet, die naar aanleiding van de Zesde Staatshervorming werd gewijzigd, specifiek elke oneerlijke fiscale concurrentie en elke dubbele belasting uitsluit. Om deze dubbele belasting en elke fiscale concurrentie te vermijden, voorziet de wet verplicht overleg : “ *Bij een door een overheid gegrond geacht verzoek van een belastingplichtige*

*houdende vermindering van dubbele belasting treedt die overheid in overleg met de andere betrokken overheden teneinde de belastingheffing die strijdig is met het in het eerste lid, 2°, vermelde principe ongedaan te maken. In het raam van het Overlegcomité als bedoeld in artikel 31 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen wordt jaarlijks een overleg gehouden over het fiscaal beleid en over de in het eerste lid bedoelde principes.*” (art. 1ter Bijzondere wet betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten).

In deze context stelt **Brupartners** zich vragen bij de proportionaliteit en de wettelijkheid van deze SmartMove-heffing. Kan de neutralisatie van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling in bevredigende mate aan deze verplichting voldoen ?

**Brupartners** wijst er tevens op dat de weerhouden methode de last van de wegfiscaliteit gedeeltelijk van de personen en ondernemingen gevestigd te Brussel verplaatst naar de personen en ondernemingen die buiten Brussel zijn gevestigd. Men moet daarom nagaan of deze verplaatsing geen hindernis vormt voor het vrije verkeer van personen, goederen en diensten, zoals aangestipt door het Europese Gerechtshof van 18 juni 2019 over het Duitse autovignet.

Aangezien de belasting op inverkeerstelling momenteel aftrekbaar is, en ongeacht de rechtsvorm die SmartMove zal aannemen, vraagt **Brupartners** dat deze zowel voor natuurlijke personen als voor vennootschappen aftrekbaar zou blijven.

Daarnaast dringen **de representatieve werknemersorganisaties** aan op een noodzakelijk overleg met de federale overheid om te weten welk statuut de eventuele tenlasteneming van deze belasting door de werkgevers op het fiscaal vlak en op het vlak van de sociale zekerheid zal krijgen.

#### *1.1.4. De heffing moet samengaan met een uitbreiding van het aanbod van alternatieven inzake openbaar vervoer en met de aanleg van overstapparkings*

##### *Openbaar vervoer*

In zijn advies over het GPDO wees **Brupartners** erop dat de multimodale bereikbaarheid van het Gewest, de gemeenten en de wijken door middel van een zo groot mogelijk aantal verschillende vervoersmiddelen moet worden gezien als een echte troef die de aantrekkelijkheid van het Gewest kan versterken ([A-2017-006-ESR](#)).

**Brupartners** heeft in dit verband steeds gewezen op het belang en op de voorrang die moet worden gegeven aan de ontwikkeling van het aanbod van het openbaar vervoer dat – behalve op de verkeerscongestie – eveneens ingaat op de milieu- en sociale uitdagingen van het Gewest. Hij verwelkomt de inspanningen die ontegenzeggelijk tijdens de laatste jaren zijn gedaan om het openbaar-vervoeraanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit te breiden en te verbeteren. Hij benadrukt evenwel dat de verbindingen tussen bepaalde zones van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeilijk blijven, met name omwille van de sterstructuur van het netwerk van de MIVB. Deze zones worden trouwens aangegeven in het BWLKE (zones B en C).

**Brupartners** vraagt daarom om deze dynamiek voor een toename van het aanbod van het openbaar vervoer verder te zetten en herhaalt dat elk initiatief voor een verbetering van de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer moet worden ondersteund. Hij is van oordeel dat deze aantrekkingskracht met name gebaseerd is op :

- De doeltreffendheid van het openbaar vervoer (meer bepaald in termen van reistijden, frequentie en variëteit in het aanbod);
- De verbetering van het veiligheidsgevoel;
- De toegankelijkheid voor de PBM;
- Een positieve « klantenervaring »;
- ...

Ook al vindt **Brupartners** dat het openbaar-vervoeraanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de laatste jaren is verbeterd, toch wijst hij erop dat de kwaliteit en de kwantiteit van het dit aanbod tussen het Gewest en zijn periferie ontoereikend zijn. Wat betreft dit aspect, moeten er nog heel wat inspanningen worden verricht om de negatieve effecten van de eventuele kilometerheffing voor de werknemers, die in het Brussels gewest actief zijn maar buiten het Gewest woonachtig zijn en voor de Brusselaars die in de periferie werkzaam zijn te beperken.

**Brupartners** stelt zich in deze zin vragen bij de reikwijdte van de voorgestelde alternatieven. Het lijkt er vandaag op dat de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mogelijk uit SmartMove meer voordeel zouden halen dan de pendelaars en bezoekers van de beide andere gewesten. Voor deze gebruikers zijn *“de tijdsbatens van de SmartMove-heffing niet groot genoeg om (de wijzigingen voortgebracht door de heffing) te compenseren. Dit kan de noodzaak onderstrepen om een beleid te ontwikkelen dat zowel inwoners als niet-inwoners ten goede komt. Mogelijkheden zijn bv. om de infrastructuur van het openbaar vervoer verder te ontwikkelen of om speciale compensaties voor forensen uit afgelegen gebieden te ontwikkelen.”*<sup>2</sup>

Deze conclusie geldt des te meer voor de metropolitane zone waarin de alternatieven voor de auto (zelfs bij een grote verkeerscongestie) geen tijdswinst verzekeren. Het openbaar vervoer is in deze situaties niet noodzakelijkerwijs sneller over korte afstanden. Ook al kunnen bepaalde moderne alternatieven zoals de elektrische fiets deze vaststelling wijzigen, toch laat het niet-universeel karakter van dit soort van alternatieven niet toe om een globale oplossing aan te reiken. **Brupartners** meent dan ook dat de sedert lange tijd aangekondigde alternatieven, zoals het gewestelijk expressnet, de overstapparkings (zie hieronder), het enig tarief voor het openbaar vervoer, het « Brabantnet », ... dringend moeten worden verwezenlijkt. Het bestaan en de zichtbaarheid van deze oplossingen zullen ervoor zorgen dat het systeem voor alle personen (werknemers, werkgevers), die zich binnen en naar Brussel verplaatsen, doeltreffender en makkelijker aanvaardbaar wordt.

### *Overstapparkings*

Zowel het voorgestelde voorontwerp van ordonnantie als de memorie van toelichting geven aan dat de overstapparkings het autoverkeer van de pendelaars zullen verwelkomen teneinde deze laatsten in de mogelijkheid te stellen om het Gewest met het openbaar vervoer te vervoegen.

**Brupartners** wenst in dit verband te onderstrepen dat reeds verschillende analyses hebben aangetoond dat deze parkings - om pertinent te zijn – zich in de metropolitane zone en niet in het Gewest moeten bevinden. Een studie uitgevoerd in 2018 door Brussels Metropolitan wees op het gebrek aan overstapparkerplaatsen (en parkeerplaatsen voor carpooling) die over een rechtstreekse verbinding met het openbaar vervoer en meer bepaald met het spoornetwerk « S » beschikken (zowel in de metropolitane zone als in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

---

<sup>2</sup> Analyse van de mobiliteit – De effecten van SmartMove op de mobiliteit, de budgettaire effecten en de sociaaleconomische effecten, p.108.



Volgens **Brupartners** moet de aanleg van zulke parkings absoluut een van de voorwerpen van de onderhandelingen met de Vlaamse en Waalse regering uitmaken. Aan dit advies is voor alle duidelijkheid een illustratie van de noden aan overstapparkings, die door Brussels Metropolitan zijn opgesteld, toegevoegd.

#### *Coördinatie en coherentie van de alternatieven*

Het antwoord op de mobiliteitsproblemen vereist een globale benadering, en om een modale overdracht te verzekeren, moeten er volgens **Brupartners** oplossingen worden aangereikt die coherent zijn en waarover tussen de gewesten en met het federale niveau (bijv. : de NMBS) overleg is gepleegd. Indien een autobestuurder ingevolge de invoering van de SmartMove-heffing beslist om niet van zijn personenwagen gebruik te maken en zich bijgevolg niet met de auto in Brussel te verplaatsen, dan moet hij voor een combinatie van verschillende oplossingen kunnen kiezen (openbaar vervoer, overstapparkings, enz.). De totale kost van deze modale overdracht mag niet hoger zijn dan de prijs van een traject met zijn personenwagen. In dat geval stelt zich dan ook de vraag van de kostenloosheid van de overstapparkings.

**Brupartners** vindt het daarom nodig dat personen, die zich moeten verplaatsen, beroep kunnen doen op een voorziening van het type MaaS dat hen toelaat om een overzicht te bekomen van alle alternatieven waarover zij beschikken en om de kosten en reistijden voor een traject te vergelijken, teneinde zo veel mogelijk tot de modal shift aan te zetten. De zichtbaarheid van de alternatieven voor de auto is essentieel indien men zijn aanwezigheid op onze wegen wil beperken. **Brupartners** verwelkomt bijgevolg het feit dat zo'n aspect voorkomt in de toepassing die voor Smartmove is voorzien.

Teneinde elke vorm van discriminatie tussen werknemers van eenzelfde sector en van eenzelfde onderneming uit te sluiten, moet er volgens **Brupartners** zowel op intersectoraal vlak als binnen de onderneming de tenlasteneming van deze heffing in het kader van de terugbetaling van de verplaatsingskosten worden besproken. Men zal er moeten op toezien dat de terugbetaling door de werkgever van een gedeelte of de totaliteit van de heffing niet tot gevolg heeft dat het aansprekend effect van de heffing vermindert en de doelstelling van een vermindering van de verkeerscongestie niet meer wordt gehaald.

#### *1.1.5. De heffing moet rekening houden met de sociaaleconomische gevolgen*

**Brupartners** is van mening dat de globale sociaaleconomische gevolgen van SmartMove positief moeten zijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit punt wordt hieronder op meer gedetailleerde wijze uitgewerkt (**zie punt 2**).

#### *1.1.6. De heffing moet eveneens betrekking hebben op de voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven*

Het instrument van de kilometerheffing voorziet de financiële deelname van alle voertuigen, of deze nu wel of niet in België zijn ingeschreven. **Brupartners** vindt dit een positieve bepaling, in de mate waarin er vandaag heel wat voertuigen rondrijden die niet in België zijn ingeschreven en die in geen enkele mate tussenkomen in de kosten van hun gebruik van de Belgische weginfrastructuur. Dit probleem stelt zich in bijzondere mate in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze situatie kan bovendien een bron van concurrentievervalsing vormen. Bepaalde ondernemingen werken namelijk met voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven.

Door de financiële tussenkomst van de buitenlandse voertuigen te voorzien, zal dit voorontwerp van ordonnantie gedeeltelijk komaf maken met deze concurrentievervalsing. Voorwaarde is vanzelfsprekend dat er op het terrein controles worden uitgevoerd. Voor **Brupartners** is het met name nodig dat de politiezones en de gemeenten met het Gewest samenwerken (voorbeeld : nieuwe domiciliëring in België maar buitenlandse nummerplaat) voor de controle van het gebruik van de nummerplaten.

**Brupartners** stelt zich vragen bij de manier waarop de boetes bij autobestuurders met een voertuig, dat in het buitenland is ingeschreven, zullen kunnen worden geïnd. Hij eist dat alles in het werk wordt gesteld (met name door het sluiten van bilaterale akkoorden met de andere Staten) om de inning van de boetes bij buitenlandse fraudeurs te innen. Bij gebrek aan zulke akkoorden zou een immobilisering van het voertuig moeten worden voorzien om ervoor te zorgen dat het bedrag van de boete kan worden ingevorderd.

## 1.2. Sociaaleconomische impact van SmartMove

**Brupartners** vroeg reeds in 2012 met aandrang dat « *de invoering van een kilometerheffing [...] door sociaaleconomische analyses en sociaal overleg wordt voorafgegaan* ». Hij wees er tevens op dat « *enkele basisvoorwaarden vereist zijn en zelfs onontbeerlijk alvorens dergelijke systemen (waaronder de kilometerheffing) in te voeren. Een businessplan, een kosten-batenanalyse, alsook een analyse van de impact op het vlak van mobiliteit, op het economisch vlak, op milieuvlak, ... van de tenuitvoerlegging van deze systemen moeten op zijn minst worden verricht.* » (advies [A-2012-053-ESR](#)).

In zijn advies over het plan Good Move drong **Brupartners** erop aan dat de heffing de economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet in het gedrang zou brengen. Ook vroeg hij meer algemeen om erover te waken dat de uitvoering van het plan Good Move tot een verbetering van de economische prestaties van de ondernemingen in het Brussels gewest zou leiden inzake rentabiliteit, werkgelegenheid en levensduur van de ondernemingen.

**Brupartners** verwelkomt daarom het feit dat er in het kader van de opstelling van het project van kilometerheffing een sociaaleconomische effectenstudie werd uitgevoerd. Gelet op de datum waarop de studie werd afgesloten (25 november 2020) vraagt hij zich evenwel af in welke mate de conclusies, die eruit voortvloeien, in aanmerking werden genomen bij de opstelling van het voorontwerp van ordonnantie dat ter raadpleging wordt voorgelegd. Het volstaat niet om een sociaaleconomische studie uit te voeren, men moet hieruit de nuttige besluiten kunnen trekken.

**Brupartners** wijst er bovendien op dat een overleg met de sociale gesprekspartners, met name over de elementen die in de studie aan een evaluatie moeten worden onderworpen, reeds zou hebben toegelaten om rekening te houden met elementen die hieronder worden uitgewerkt en waarop de huidige studie geen antwoord biedt, evenals om een eerste kritische blik op het ontwerp te werpen.

**Brupartners** was dan ook graag geraadpleegd geweest over de relevante sociaaleconomische profielen die moesten worden geanalyseerd.

In de hiernavolgende punten formuleert **Brupartners** de elementen die belangrijk lijken en waarmee rekening moet worden gehouden bij de invoering van een instrument zoals SmartMove. De sociaaleconomische effecten ervan zullen immers niet neutraal zijn. Zo vindt **Brupartners** het essentieel om op de volgende elementen te wijzen die in aanmerking moeten worden genomen alvorens elke slimme kilometerheffing wordt ingevoerd :

- De zone van de kilometerheffing goed bepalen
- Rekening houden met het concurrentievermogen en de aantrekkingskracht van de Brusselse economie
- Rekening houden met de sociale effecten
- Rekening houden met de macro- en micro-economische effecten

#### 1.2.1. De zone van de kilometerheffing goed bepalen

Volgens **Brupartners** moet de kwestie van de zone, waarop de heffing betrekking heeft, ontegenzeggelijk in samenhang worden gebracht met de voorwaarde tot wetslagen betreffende het sluiten van een interregionaal akkoord. In functie van de bepaalde zone zullen de sociaaleconomische effecten immers verschillen.

Dat is de reden waarom **Brupartners** zich vragen stelt bij het uitgangspunt van de studie dat als zone, die voor de invoering van de slimme kilometerheffing in aanmerking komt, enkel het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in aanmerking neemt. De vastlegging van de zone moet vanuit sociaaleconomisch oogpunt worden onderzocht, en hierover dient met de beide andere gewesten overleg te worden gepleegd.

Welnu, volgens **Brupartners** is het weerhouden uitgangspunt (dat *de facto* de mogelijkheid van een kleinere of grotere zone uitsluit) een beslissing die is ingegeven door de constitutionele realiteit van het land en niet door de sociaaleconomische realiteit. De economische en sociale vervlechting van Brussel met zijn hinterland is nochtans zo groot en aanzienlijk dat maatregelen, die geen rekening houden met de impact hierop, negatieve gevolgen dreigen mee te brengen voor het hele sociaaleconomisch weefsel.

Om over de coherentie te waken en de doelstelling van een vermindering van de verkeerscongestie te verzekeren, moet men – zoals eerder vermeld – de alternatieven voor de auto en de mobiliteitsinfrastructuur (bijv. : overstapparkings) ontwikkelen, niet enkel in het Gewest maar tevens in de hele metropolitane zone.

Volgens **Brupartners**, met uitzondering van twee representatieve werknemersorganisaties (**ACV, ACLVB**), moet de volledige voorziening van SmartMove in vraag worden gesteld indien de bepaalde zone niet minstens de metropolitane zone omvat. Het instrument zal namelijk niet toelaten om de doelstelling van een vermindering van de verkeerscongestie te verwezenlijken, in de mate waarin de mobiliteitsproblemen de grenzen overstijgen.

**De twee representatieve werknemersorganisaties (ACV, ACLVB)** zijn daarentegen de mening toegedaan dat zelfs indien de zone die vandaag is bepaald, namelijk het gewestelijk grondgebied, definitief weerhouden moest worden, SmartMove toch kan worden ingevoerd mits sociale aanpassingen en begeleidingsmaatregelen voor bepaalde groepen.

### 1.2.2. *Rekening houden met de Brusselse concurrentie- en aantrekkingskracht*

**Brupartners** acht het noodzakelijk om een bijzondere aandacht te besteden aan de impact van de kilometerheffing op de volgende economische aspecten. Er moet rekening worden gehouden met het feit dat, in tegenstelling tot sommige van de buitenlandse voorbeelden die in de impactstudie worden genoemd (Londen, Stockholm)<sup>3</sup>, Brussel dicht bij andere steden met soortgelijke diensten en infrastructuren ligt.

- De aantrekkingskracht van de beroepen en lonen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er moet met name uiterst zorgvuldig op worden toegezien dat deze aantrekkingskracht niet wordt ondermijnd, in het bijzonder in de knelpuntberoepen (met name in de beroepen van de kinderopvang (kinderverzorgers), het onderwijs (leerkrachten, opvoeders) of de bijstand aan personen (verpleegkundigen, zorgassistenten)). Bovendien dreigt een verminderde aantrekkingskracht van de beroepen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te leiden tot een uittocht van werknemers die momenteel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen, in het bijzonder in zeer open sectoren zoals chemie, onderzoek en ontwikkeling ;
- Er moet ook rekening worden gehouden met het onderscheid tussen de effecten op het macro-economisch en het micro-economisch niveau (zie meer in het bijzonder punt 1.2.4) ;
- De aantrekkingskracht van de Brusselse handelszaken en horecasector en de Brusselse culturele sector ;
- De aantrekkingskracht van de Brusselse infrastructuur op het gebied van gezondheidszorg, die voor niet-Brusselaars vooral met een individueel voertuig toegankelijk zijn ;
- Het risico van delokalisatie van ondernemingen of instellingen ;
- De economische haalbaarheid inzake ontwikkeling van e-commerce aanbiedingen, met name voor kleine lokale actoren ;
- De gevolgen die groter kunnen zijn voor bepaalde sectoren waarin het voertuig een werktuig is : met name de bouwsector, de vrije beroepen en de gezondheidswerkers.

Verder blijkt uit het onderzoek dat ingevolge de invoering van SmartMove het aantal afgelegde autokilometers en het aantal passagierskilometers zal afnemen. Sommige van deze verplaatsingen zullen met behulp van alternatieven voor de eigen auto worden gemaakt. Over het algemeen zullen er minder passagierskilometers worden afgelegd, voornamelijk door de bewoners, maar nog meer door de bezoekers van het Gewest<sup>4</sup>. **Brupartners** vraagt dan ook dat een studie zou worden uitgevoerd naar de impact van SmartMove op de beslissing van niet-ingezetenen van het Brussels Gewest om, al dan niet met de auto, « naar de hoofdstad te trekken ». Is Brussel aantrekkelijk genoeg voor bezoekers en ondernemingen om de belasting te betalen of gebruik te maken van alternatieven voor de auto, of dreigt Brussel onder een economische terugval te lijden?

**Brupartners** vraagt ook om de toegankelijkheid van de niet-Brusselse markt voor Brusselse ondernemers te bestuderen, in zoverre deze laatste waarschijnlijk het bedrag van de

---

<sup>3</sup> Zie bijlage 2

<sup>4</sup> Zie figuur 30, pagina 53 van de mobiliteitsanalyse, SmartMove mobiliteitseffecten, tolinkomsten en sociaaleconomische effecten.

kilometerheffing in hun prijsstructuur zullen moeten integreren, in tegenstelling tot hun Vlaamse of Waalse ambtgenoten.

In dit verband wijst **Brupartners** erop dat bestelwagens de werkinstrumenten van ondernemingen en hun werknemers zijn en dat de nabijheid tussen de plaats waar het werk wordt uitgevoerd en de bestelwagens als zodanig essentieel is. Ze bevatten zowel de apparatuur als het materiaal dat nodig is voor hun taken, en het gebruik ervan vereist talrijke rondritten met soms zware ladingen.

Behalve in uitzonderlijke gevallen kunnen de werknemers van de betrokken sectoren er niet voor kiezen om het openbaar vervoer of de fiets te gebruiken. Bovendien maakt de gedeelde mobiliteit van bestelwagens in bepaalde sectoren (bouwsector, ...) deze al tot een milieuvriendelijk transportmodel, doordat ze over het algemeen buiten de spitsuren circuleren. Voor **Brupartners** zouden deze gedeelde bestelwagens dan ook verder moeten worden aangemoedigd.

Op basis van deze elementen vraagt **Brupartners** om een studie naar de sociaaleconomische gevolgen van een dergelijke kilometerheffing voor deze doelgroepen uit te voeren, ook al is hij zich er terdege van bewust dat het verminderen van de congestie een voordeel voor deze professionals zal kunnen opleveren (tijdwinst, vlotter verkeer, ...).

Tevens stelt **Brupartners** voor om de impact van dit kilometerheffingsproject op de taxisector, die nu al grote moeite heeft om rendabel te zijn, en nog meer in volle economische Covid-19-crisis, grondig te bestuderen. Bovendien zal voor deze sector de winst van de decongestie minder groot zijn dan voor *doorsnee* bestuurders, in zoverre taxi's op bepaalde kritieke plaatsen al uit de files kunnen treden (bijvoorbeeld doordat ze gebruik mogen maken van bepaalde busbanen). Begeleidende maatregelen moeten worden overwogen, vooral omdat sommige taxi's specifieke contracten en uitrustingen voor het vervoer van personen met beperkte mobiliteit hebben.

Daarnaast vraagt **Brupartners** zich ook af of er specifieke begeleidende maatregelen zijn voor rijtscholen die momenteel niet aan de verkeersbelasting zijn onderworpen.

Tot slot vraagt **Brupartners** zich af of er een onderling verband bestaat tussen de Covid-19-gezondheids crisis, die gevolgen heeft gehad in termen van gedragsveranderingen op het gebied van het « woon-werkverkeer » (toename van telewerken, toename van het gebruik van actieve verplaatsingswijzen, ...), en de wens om deze SmartMove-voorziening vlug in te voeren. De economische gevolgen daarvan moeten worden bestudeerd.

### 1.2.3. *Rekening houden met de sociale gevolgen*

Hoewel er een sociaaleconomische impactstudie werd uitgevoerd, is **Brupartners** van mening dat er nog verschillende sociale effecten van de kilometerheffing moeten worden beoordeeld en verder in aanmerking moeten worden genomen. Zonder een oordeel over de volledigheid van deze lijst te vellen, plaatst hij de volgende elementen op de voorgrond :

- De risico's van discriminatie tussen werknemers en de mogelijke gevolgen voor de arbeidsomstandigheden.

Aangezien het vermogen om over de arbeidsvoorwaarden te onderhandelen varieert naar gelang van de sectoren waarin de werknemers werkzaam zijn, of zelfs naar gelang van het vermogen om over individuen te onderhandelen, kan de voorziening van de kilometerheffing leiden tot discriminatie tussen werknemers, met name wat betreft de tenlasteneming van de verplaatsingskosten door de werkgever (verhoging) of de opgelegde arbeidstijden (die zouden

kunnen worden gewijzigd om aan de belastingheffing te ontkomen). Een voorwaarde voor de uitvoering van deze voorziening is dat het ontbreken van discriminaties tussen werknemers wordt gewaarborgd.

- In tegenstelling tot wat in de « gelijkekansentest » wordt gesteld, brengt een kilometerheffing een risico van genderdiscriminatie met zich mee.

Verschillende studies<sup>5</sup> hebben aangetoond dat de afgelegde trajecten verschillen in functie van het gender van de individuen. Er zijn immers meer vrouwen die tijdens een traject tussen woon- en werkplaats verschillende haltes maken. Daarom zal de financiële impact van een kilometerheffing voor deze groep groter zijn. Bovendien zouden bepaalde sectoren met zeer veel vrouwelijke werknemers (kinderopvang, onderwijs, gezondheidszorg, ...) zwaar door een kilometerheffing kunnen worden getroffen.

- De voorziening zoals deze nu is gepland, vereist actie voor meer digitale inclusie.

De voorziening zoals deze nu is gepland, voorziet in de noodzaak om een smartphone te gebruiken. De Koning Boudewijnstichting heeft in haar « Barometer Digitale inclusie 2020 » echter geschat dat 32% van de individuen « geringe »<sup>6</sup> digitale vaardigheden heeft en is van oordeel dat ongeveer 40% van de Belgische bevolking zich tegenover de toenemende digitalisering van de samenleving in een kwetsbare situatie bevindt. **Brupartners** heeft trouwens het dossier van zijn Tijdschrift van december 2020 aan deze problematiek gewijd ([december 2020](#)).

- De impact op de medische opvolging van niet-Brusselse patiënten die in een Brusselse zorginstelling worden behandeld (meer dan 30% van de patiënten).

Naast het risico van een algemeen verlies aan aantrekkingskracht van de Brusselse medische instellingen (zie hierboven), moeten de gevolgen van een eventuele kilometerheffing voor deze patiënten, met name wat de opvolging van hun verzorging betreft, in detail worden beoordeeld.

- Vooringenomenheid ten gevolge van het criterium van de fiscale pk's.

Eenzijds leidt het in aanmerking nemen van de fiscale pk's als één van de criteria om het bedrag van de kilometerheffing te bepalen tot een sociale vooringenomenheid, in zoverre er geen rekening kan worden gehouden met het feit dat sommige voertuigen met veel fiscale pk's tweedehands worden gekocht. Het zijn echter vooral de huishoudens met lagere inkomens die zich tot de markt voor tweedehandsvoertuigen wenden.

Anderzijds zal het feit dat elektrische voertuigen als voertuigen met de minste fiscale pk's worden beschouwd, waardoor de eigenaars van deze voertuigen bij de berekening van de belasting zich aan het basisbedrag kunnen onttrekken (terwijl normaal gesproken enkel de kleinste voertuigen recht hebben op dit voordeel), een financieel voordeel opleveren voor een publiek dat over de middelen beschikt om de aankoop van dit type voertuig te overwegen. Bovendien is deze bepaling niet gerechtvaardigd in het licht van de doelstelling van

---

<sup>5</sup> Zie met name : [https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/woon\\_werkverkeer/editie\\_2017/gender](https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/woon_werkverkeer/editie_2017/gender), <https://www.laligue.be/association/edito/la-mobilite-des-familles-une-affaire-de-genre> en <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2019-1-page-137.htm>.

<sup>6</sup> [https://www.kbs-frb.be/nl/Activities/Publications/2020/2020\\_08\\_24\\_CF](https://www.kbs-frb.be/nl/Activities/Publications/2020/2020_08_24_CF)

decongestie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in zoverre een voertuig, ongeacht het type motorisering ervan, de openbare ruimte inneemt.

In dit verband is **Brupartners** van mening dat de milieueffecten van de mobiliteitsmaatregelen worden verondersteld door de voorziening van de lage emissiezone te worden ten laste genomen en dat de SmartMove-maatregel een modal shift als hoofddoel moet hebben, om tot de decongestie van het autoverkeer bij te dragen.

- De specifieke kenmerken van bepaalde situaties verdienen een bijzondere aandacht.

Het gaat met name om de Brusselaars in een situatie van economische onzekerheid die in het bezit zijn van een oud voertuig, voertuigen die door meerdere werknemers op eenzelfde dag worden gebruikt of de fiscale impact op alleenstaanden (ongehuwden, bejaarden, eenoudergezinnen, ...) die al op het vlak van de globale fiscaliteit zijn benadeeld.

Ter verdediging van het principe dat « *de breedste schouders de zwaarste lasten moeten dragen* », vindt **Brupartners** het belangrijk om bevredigende oplossingen te vinden voor de genoemde situaties en om te zorgen voor sociale compensaties, meer bepaald voor de volgende doelgroepen :

- Grote gezinnen met een laag inkomen (grotere voertuigen)
- Werknemers (loontrekkers of zelfstandigen) met een laag inkomen die afhankelijk zijn van de auto (langere afstanden)
- Ondernemers die zwaar door de COVID-19-crisis zijn getroffen.

Daarnaast stelt **Brupartners** de volgende denkpistes voor, die moeten leiden tot oplossingen om de negatieve sociale effecten van de kilometerheffing te verzachten :

- Meer persoonsstypes analyseren, waarbij een groter aantal simulaties in acht wordt genomen en de situaties worden afgewisseld, omdat, hoewel de voordelen van decongestie in sommige gevallen zeker gewaarborgd zullen zijn, er ook andere, meer verraderlijke effecten kunnen bestaan.
- Een verlaagd tarief voor bepaalde doelgroepen overwegen (bijvoorbeeld de BVT).
- Een simulator ontwikkelen (op basis van alle projecties die in het kader van de impactstudie zijn gemaakt) die iedereen in staat stelt om de impact van de hervorming op basis van hun eigen situatie te beoordelen. De simulator moet het mogelijk maken om zowel individuele als collectieve situaties te beoordelen (bijv. : op ondernemingsniveau ten overstaan van het wagenpark, ...).
- De tool voor het vergelijken van verplaatsingswijzen nuttig maken voor ondernemingen om hen te helpen hun behoeften aan individuele verplaatsingen te verminderen.
- De modaliteiten voor terugbetaling van verplaatsingskosten op het intersectoraal niveau harmoniseren om het risico van discriminatie tussen werknemers te verminderen.
- De impact bestuderen die de belasting op de gendereffecten zou kunnen hebben.
- Naast de globale oplossingen voor meer digitale inclusie (zie dossier) moet een alternatief systeem (OBU) voor het gebruik van smartphones mogelijk worden gemaakt, zowel voor de variabele als voor de forfaitaire belasting.



- Rekening houden met de leeftijd van het voertuig bij de aankoop ervan (inschrijving), zodat het basistarief voor tweedehandse voertuigen zou worden verlaagd.

#### 1.2.4. *Rekening houden met de macro-economische en de micro-economische effecten*

**Brupartners** erkent dat wanneer de impactanalyse op het macro-economisch niveau wordt bekeken, het zeker is dat de tijdsbesparing die door een vermindering van de stadscongestie en kortere reistijden wordt gegenereerd een positief economisch effect zal hebben (net zoals de voordelen van betere verkeersveiligheid, betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast). **Brupartners** benadrukt echter dat deze macro-economische en dus globale voordelen niet noodzakelijkerwijs op het micro-economisch niveau waarneembaar zullen zijn. Voor **Brupartners** kan een tijdswinst ingevolge een vermindering van de verkeersopstoppingen en dus van de kortere trajecten voor de meeste werknemers en instellingen of zelfs ondernemingen immers maar moeilijk in bijkomende inkomsten worden omgezet.

**Brupartners** wijst er bijvoorbeeld op dat een werknemer waarschijnlijk geen concrete verandering zal zien in zijn vermogen om dankzij een verkorting van zijn « woon-werk »-traject zijn individueel budget sluitend te maken. Ook is het niet zeker dat een bedrijfsleider directe economische voordelen zal ondervinden van de stressvermindering bij zijn werknemers als gevolg van het feit dat ze minder lang in de files staan.

Daarnaast stelt **Brupartners** vast dat de effecten in termen van gemiddelden worden bekeken, zonder dat er wordt getracht om de kritische scenario's te identificeren. Hoewel huishoudens met een laag inkomen gemiddeld weinig kilometers afleggen, zijn er ook huishoudens die veel kilometers afleggen : wat is het effect op hun inkomen en een mogelijke werkgelegenheidsval ?

De studie<sup>7</sup> stelt verder dat « voor bezoekers en forensen naar het BHG de tijdsbaten van de SmartMove-heffing niet groot genoeg zijn om de heffing te compenseren. Dit kan de noodzaak onderstrepen om een beleid te ontwikkelen dat zowel inwoners als niet-inwoners ten goede komt. Mogelijkheden zijn bv. om de infrastructuur van het openbaar vervoer verder te ontwikkelen of om speciale compensaties voor forensen uit afgelegen gebieden te ontwikkelen. We hebben het effect van dergelijke compenserende maatregelen in dit verslag echter niet geëvalueerd ». **Brupartners** vraagt uitdrukkelijk dat deze compenserende maatregelen zouden kunnen worden bestudeerd en geïdentificeerd.

Bovendien vraagt **Brupartners** zich af, gelet op de veralgemening van de snelheidslimiet van 30 km/u op het Brussels grondgebied, in welke mate de combinatie van deze snelheidsverlaging en de SmartMove-belasting een effect op de vermindering van de congestie en de reistijden zal hebben.

### 1.3. Overleg en tijdschema

#### 1.3.1. *Het sociaal overleg*

##### *Het intersectoraal overleg*

**Brupartners** herhaalt dat de sociale partners hadden gevraagd om mobiliteit als een gedeelde prioriteit in het kader van de Strategie 2025 te beschouwen. Dit verzoek werd bovendien met betrekking tot de Strategie 2030 herhaald (hoewel er over de opstelling van het Good Move-plan breed overleg werd

<sup>7</sup> Mobiliteitsanalyse, SmartMove mobiliteitseffecten, tolinkomsten en sociaaleconomische effecten, blz. 111 (FR versie), blz. 108 (NL versie).



gepleegd en er is voorzien om bepaalde specifieke beleidswerven in het kader van de gedeelde prioriteiten te behandelen). De sociale partners zijn immers, wat de mobiliteit betreft, zowel de belangrijkste « vragers » van mobiliteit als de « houders van oplossingen ».

**Brupartners** heeft altijd gevraagd om voorafgaandelijk bij de beraadslagingen over de tarifiering van de gebruiksverplaatsingen te worden betrokken, gelet op de daarmee samenhangende sociaaleconomische gevolgen. **Brupartners** herhaalt trouwens dat actie E.5 van het Good Move-plan de sociale partners voorstelt als partners bij de uitvoering van de acties van het gewestelijke mobiliteitsplan en de gemeentelijke mobiliteitsplannen, om de aanvaardbaarheid ervan te vergroten en om te zorgen voor de operationalisering die het best aan de behoeften van de gebruikers is aangepast, terwijl er tegelijkertijd voor wordt gezorgd dat de inrichtingen en infrastructuren in overeenstemming zijn met de doelstellingen van het Gewest.

In dit verband is **Brupartners** verheugd dat de Regering heeft besloten om het besluitvormingsproces inzake de SmartMove-voorziening tot 31 maart 2021 te bevriezen, om zo overleg met de verschillende betrokken actoren mogelijk te maken. Hij vraagt zich echter af of het niet nuttiger zou zijn geweest om vanaf het begin in een periode van overleg te voorzien, zodat de verschillende actoren de resultaten van de lopende of toekomstige studies of testfasen in hun standpunten hadden kunnen opnemen.

Hoewel de wens om een autobelastingstelsel te ontwikkelen dat aan de huidige uitdagingen is aangepast een doelstelling is die door de sociale partners wordt gedeeld (zie hierboven), plaatst **Brupartners** dus vraagtekens bij de methode die de Brusselse Regering hanteert om dit te bereiken en betreurt hij dat er geen gehoor is gegeven aan zijn oproepen om zo vroeg mogelijk raadplegingen over de kilometerheffing te organiseren. Hij is immers van mening dat het opportuun zou zijn geweest om bepaalde modaliteiten van dit project sereen te kunnen bespreken, alvorens het werd ingevoerd.

Tevens betreurt **Brupartners** de communicatie van de Regering rond dit onderwerp. Deze heeft niet bijgedragen tot de totstandbrenging van een sereen klimaat voor overleg, een situatie die nadelig is voor het behalen van de doelstellingen van alle onderdelen van het Good Move-plan.

### *Het sectoraal overleg*

**Brupartners** vraagt zich af hoe de verschillende sectoren waarop de maatregel betrekking heeft, zullen worden benaderd en hierover zullen worden geraadpleegd. **Brupartners** vindt het belangrijk dat niemand wordt vergeten. De feedback naar de verschillende Ministers toe zal moeten worden gecoördineerd.

Om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen deze SmartMove-belasting steunen, is het belangrijk dat alle betrokken actoren in een zo vroeg mogelijk stadium zouden worden geraadpleegd.

### *Het overleg op het niveau van de ondernemingen*

**Brupartners** benadrukt dat het overleg over mobiliteit en SmartMove in het bijzonder ook op het niveau van de ondernemingen moet plaatsvinden, via de ondernemingsraden, teneinde de beraadslaging niet tot de problematiek van de individuele verplaatsingen te beperken.

Voor ondernemingen met meer dan 100 werknemers die verplicht zijn om een bedrijfsvervoerplan (BVP) op te stellen, is het belangrijk dat de beraadslaging over SmartMove in de beraadslaging rond de opstelling van dit BVP zou kunnen worden geïntegreerd.

### 1.3.2. Een geschikte timing

Aangezien de COVID-19-crisis helaas nog niet ten volle haar effecten heeft voortgebracht, acht **Brupartners** het opportuun om na te denken over het juiste moment dat het zou toelaten om veranderingen in de mobiliteitsgewoonten door te voeren. Hoewel de gekozen periode voordeel kan halen van de veranderingen die de COVID-19-schok in de werk- en verplaatsingsgewoonten heeft teweeggebracht, hoewel deze waarschijnlijk niet allemaal duurzaam zullen zijn, is **Brupartners** van oordeel dat deze ook rekening moet houden met de effecten van de belangrijke maatregelen die inzake mobiliteit zijn genomen, om zo de negatieve gevolgen van de opeenstapeling van deze maatregelen voor het sociaaleconomisch leven van het Gewest te beperken.

**Brupartners** pleit daarom voor de invoering van een « blanco jaar », waarin de nieuwe belasting voor alle gebruikers zou worden gesimuleerd, om het mechanisme een zekere flexibiliteit te bieden en een meer serene aanvaarding van de nieuwe gewoontes mogelijk te maken. Dit jaar zou het mogelijk zijn om gebruikers en belastingplichtigen naar behoren te informeren over de beschikbare alternatieven en om tegelijkertijd de ontwikkeling van alternatieven te plannen voor de gebruikers die het meest door de toekomstige maatregel worden getroffen. Dit blanco jaar zou het ook mogelijk maken om het systeem vanuit technisch oogpunt uit te testen en te reageren op mogelijke technische bugs en andere situaties die zich zouden kunnen voordoen (bijv. : wat met de facturering van de gereden kilometers als mijn auto werd gestolen ?).

De doelstelling om de verkeerscongestie te verminderen zou des te gemakkelijker te behalen zijn als de belastingplichtigen deze veranderingen in hun gewoontes zouden kunnen doorvoeren in serene omstandigheden, die een directe vergelijking mogelijk maken.

## 1.4. Gebruik van de middelen

Voor **Brupartners** moeten de middelen in de eerste plaats worden gebruikt om collectieve mobiliteitsalternatieven te financieren : openbaar vervoer, mobiliteitsinfrastructuren (ontradingsparkings), ondersteuning van bedrijfsshuttles, enz.

Er moet ook worden benadrukt dat het Gewest met dit systeem een bron van inkomsten creëert, die op termijn de accijnzen zal kunnen compenseren die met de elektrificatie van het voertuigenpark zullen verdwijnen.

Om de reikwijdte van deze slimme kilometerheffing te verbeteren, zou volgens **Brupartners** een deel van de gegenereerde inkomsten ook aan investeringen en onderhoud van de wegeninfrastructuur moeten worden besteed. De gebruiker van het wegennet draagt aldus direct bij aan het onderhoud ervan. Een belangrijke voorwaarde is dat automobilisten voldoende alternatieven voor hun verplaatsingen hebben als ze door plaats en tijd worden beperkt.

Tot slot vindt **Brupartners** het essentieel dat een deel van de middelen die bedoeld zijn om de effecten van SmartMove op te vangen, zouden worden bestemd voor begeleidende maatregelen, met name ten behoeve van de meest achtergestelde groepen.

## 1.5. Test- en heroverlegfase

**Brupartners** vindt het positief om in een « testfase » te voorzien om het systeem uit te testen zoals het nu wordt beoogd, met name vanuit technisch oogpunt (correctie van eventuele bugs, rekening houdend met bijzondere situaties : controlevoorziening bij pech, diefstal van een voertuig, ...), maar

ook met betrekking tot de criteria die in aanmerking worden genomen om het bedrag van de belasting te bepalen (aanpassing van de dienstregelingen, prijzen, ...) in functie van de resultaten op het vlak van congestievermindering.

Hij is echter van mening dat de testperiode langer dan slechts 3 maanden moet duren en alle betrokken gebruikers moet omvatten. Zo is hij van oordeel dat de test bevooroordeeld zal zijn als deze uitsluitend op vrijwillige gebruikers is gebaseerd (sommige doelgroepen zullen ongetwijfeld niet zijn vertegenwoordigd). Daarnaast is ook de periode waarin de test wordt uitgevoerd van belang (zo wordt er bijvoorbeeld vanwege de gezondheidscrisis waarschijnlijk meer gebruik gemaakt van telewerken dan in een « normale » periode).

Om deze reden verzoekt **Brupartners** om vóór de daadwerkelijke invoering van de SmartMove-voorziening een « blanco jaar » te organiseren, waarin alle belastingplichtigen hun huidige belastingheffing in vergelijking tot de voorgestelde nieuwe formule zouden zien. Alle gebruikers hierbij betrekken is een noodzakelijke voorwaarde om de impact op de verkeerscongestie na te gaan.

Tevens vestigt **Brupartners** de aandacht op het feit dat sommige effecten van de kilometerheffing, zoals de decongestie, pas na meer dan een jaar merkbaar zullen worden. Hij acht het dan ook van fundamenteel belang om deze voorziening enkele jaren na de mogelijke uitvoering ervan te evalueren.

Gelet op de talrijke maatregelen die op het gebied van mobiliteit in Brussel zijn genomen, vindt **Brupartners** het vanzelfsprekend dat bij een komende evaluatie rekening moet worden gehouden met al deze maatregelen, met inbegrip van de gevolgen van de veralgemeende zone 30.

**Brupartners** wenst over de evaluatie van de testfase te worden geraadpleegd en wil zijn advies indien nodig aan de verkregen resultaten kunnen aanpassen.

→ Ter samenvatting van de algemene beschouwingen dringt **Brupartners** aan op het feit dat om een doeltreffende werking en een collectieve goedkeuring van de SmartMove-voorziening te bewerkstelligen :

- De hierboven genoemde **voorwaarden tot welslagen in aanmerking moeten worden genomen**
- De **sociaaleconomische gevolgen** correct **moeten worden beoordeeld, op voorhand ingeschat en in aanmerking genomen**
- De **voorziening als sociaal rechtvaardig** moet worden beschouwd
- De **voorziening** een **snel terugverdieneffect op de vermindering van de congestie** moet hebben
- De **maatregelen van het Good Move-plan als geheel**, met inbegrip van de LEZ, de nieuwe parkeerordonnantie, het verbod op dieselmotoren, de zone 30, enz., **op een bepaald moment in de tijd als geheel geen te grote last mogen vormen**. De doorgevoerde veranderingen vergen tijd, en haast kan een harmonieuze en overlegde uitvoering van de gewenste veranderingen in de weg staan
- De **kalender gefaseerd moet zijn door met name een blanco jaar te voorzien**, zodat zowel een aanpassing op het niveau van de voorziening als zodanig (technische bijstellingen, bijstelling van variabelen), als op het niveau van het reisgedrag mogelijk zou worden

## 2. Bijzondere beschouwingen

### 2.1. Specifieke begeleidingsmaatregelen voor bepaalde voertuigtypes

#### 2.1.1. Vrijstellingen

**Brupartners** merkt op dat bepaalde vrijstellingen van de nieuwe belasting ter bestrijding van de verkeerscongestie niet in overeenstemming zijn met de vrijstellingen van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling. Daarom vraagt **Brupartners** om een coherentie in de belastingvrijstellingen te bewaren, om te voorkomen dat voertuigen die op redelijke gronden waren vrijgesteld, uiteindelijk de nieuwe SmartMove-belasting wel zouden moeten betalen. Deze coherentie is ook nodig om te voorkomen dat bepaalde types voertuigen ingevolge de neutralisatie van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling aan geen enkele belasting zouden worden onderworpen.

#### 2.1.2. Leasingvoertuigen

**Brupartners** merkt op dat de Brusselse leasemaatschappijen zich ingevolge de huidige wijzigingen in dezelfde situatie zullen bevinden als alle belastingplichtigen die buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn gevestigd. Aangezien de wijzigingen voor deze belastingen aan interregionale overeenkomsten zijn onderworpen, zullen de belastingplichtigen die gebruik maken van voertuigen die door deze maatschappijen worden aangeboden, zonder neutralisatie van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling aan de kilometerheffing onderworpen blijven.

In het licht van deze situatie vraagt **Brupartners** om de resultaten van juridische studies over de belasting van leasemaatschappijen en om een opheldering inzake de belasting van leasevoertuigen, om de sociaaleconomische gevolgen ervan goed te kunnen beoordelen.

#### 2.1.3. Voertuigen voor collectief vervoer (instellingen) en vervoer van PBM

**Brupartners** vraagt dat er een bijzondere aandacht en begeleidende maatregelen zouden worden voorzien voor voertuigen voor collectief vervoer (instellingen) en PBM (met inbegrip van voogden en verzorgers die niet noodzakelijkerwijs op dezelfde plaats gedomicilieerd zijn). Dit zou een belastingverlaging kunnen inhouden voor collectieve voertuigen die voor dergelijk vervoer zijn erkend, gezien deze door hun collectieve aard bijdragen aan het verminderen van de congestie.

**Brupartners** benadrukt dat gelet op het doelpubliek (personen met een handicap, kinderen, ouderen, zieken, enz.) en het soort diensten dat wordt aangeboden (vervoer van RVT's naar ziekenhuizen, vervoer naar centra voor personen met een handicap, enz.) bepaalde ritten of verplaatsingen niet kunnen worden voorkomen en niet via alternatieve vervoerswijzen kunnen worden georganiseerd (openbaar vervoer, "groene" bestelwagens, enz.). Het risico bestaat dat deze diensten zouden worden afgeschaft en dat de verantwoordelijkheid bij het individu zou komen te liggen, wat dus tegen het nagestreefde doel zou ingaan : de bestrijding van congestie.

Om deze collectieve diensten te kunnen blijven aanbieden en om ervoor te zorgen dat de kosten van de belasting de begrotingsenveloppen niet zouden aantasten, vraagt **Brupartners** bijgevolg dat :

- de kilometerheffing in de werkingskosten zou worden opgenomen ;

- de enveloppes voor de werkingskosten van de subsidies zouden worden verhoogd. Hoewel deze sinds de jaren 90 niet meer werden verhoogd, zijn de kosten daarentegen wel blijven stijgen.

## 2.2. Privacy

Vanuit het oogpunt van de privacy beschouwt **Brupartners** de SmartMove-voorziening als verontrustend en opdringerig.

Eenzijds is wat het gebruik van ANPR-camera's betreft de nota aan de Regering vanuit juridisch oogpunt niet duidelijk.

**Brupartners** is er dan ook niet van overtuigd dat het gebruik van ANPR-camera's mogelijk is voor SmartMove. Bovendien betreurt hij het dat hij het juridisch advies ter zake niet heeft ontvangen, terwijl hij daarom had gevraagd.

Anderzijds dringt **Brupartners**, wat de privacy en de AVG betreft, erop aan dat enkel de gegevens die strikt noodzakelijk zijn voor de toepassing van de belasting mogen worden gedeeld. Het is dus niet nodig om de tijden van alle verplaatsingen te kennen, maar enkel de kilometers per tijdslot. Het is noodzakelijk dat de privacy wordt gewaarborgd, dat de gegevens kunnen worden geanonimiseerd en dat deze ondanks alles nog steeds kunnen worden aangevochten.

Voor **Brupartners** zou het interessant zijn om te zien hoe andere steden die een kilometerheffing hebben ingevoerd, op dit punt tewerk zijn gegaan.

Tot slot vraagt **Brupartners** dat de Gegevensbeschermingsautoriteit zijn advies ter zake zou kunnen geven.

## 2.3. Uitvoering van het systeem via de smartphone-applicatie

**Brupartners** is van mening dat enkele van de beoogde modaliteiten (met name het gebruik van een smartphone) voor de kilometerheffing het belang onderstrepen om aan een grotere digitale inclusie te werken. Een alternatieve oplossing van het OBU-type moet van meet af aan worden voorgesteld (**ACV**). In dit verband vestigt **Brupartners** de aandacht op de besluiten die in het kader van het dossier over dit onderwerp in zijn [tijdschrift](#) werden geformuleerd. Daarnaast wijst hij erop dat hij recentelijk twee adviezen<sup>8</sup> heeft uitgebracht, waarin deze problematiek ook aan bod is gekomen.

Voor **Brupartners** moeten er in de applicatie verschillende profielen voor eenzelfde gebruiker worden voorzien : professioneel en privé, om de belasting voor trajecten die voor de werkgever worden afgelegd rechtstreeks aan de werkgever door te geven. Een « privé »-profiel en verschillende « Woonplaats-werkplaats »- en « Opdrachten »-profielen voor personen met meerdere werkgevers.

Om te voorkomen dat er per vergissing wordt gefactureerd of in de gevallen dat de persoon van gedachten verandert (zijn garage verlaat en terug binnenrijdt of zich op een privé domein verplaatst), is **Brupartners** van mening dat het basisbedrag pas na enkele honderden meters verschuldigd zou moeten zijn.

Indien de applicatie om verschillende redenen (batterij, breuk, vergetelheid, verlies van de smartphone) niet werkt, moeten gebruikers volgens **Brupartners** de mogelijkheid hebben om zich voor

---

<sup>8</sup> Zie [A-2020-030-BRUPARTNERS](#) en [A-2020-047-BRUPARTNERS](#).

een automatische activering van het forfaitair bedrag in te schrijven, in plaats van via het vakje « te betwisten boete » te gaan. Boetes zouden voor gevallen van fraude worden voorbehouden.

Indien de gebruiker van het primaire systeem het dagelijkse forfaitaire bedrag zou overschrijden, dan zou dit bedrag automatisch moeten worden toegepast (principe van het maximumbedrag dat wordt gefactureerd zonder dat de gebruiker voorafgaandelijk wordt gevraagd om een keuze te maken).

Tot slot maakt **Brupartners** zich zorgen over de mogelijkheden tot fraude via de GSM (GPS-spoofing, hacken van de app of andere). Een oplossing van het OBU-type zou duurder, maar ongetwijfeld veiliger zijn.

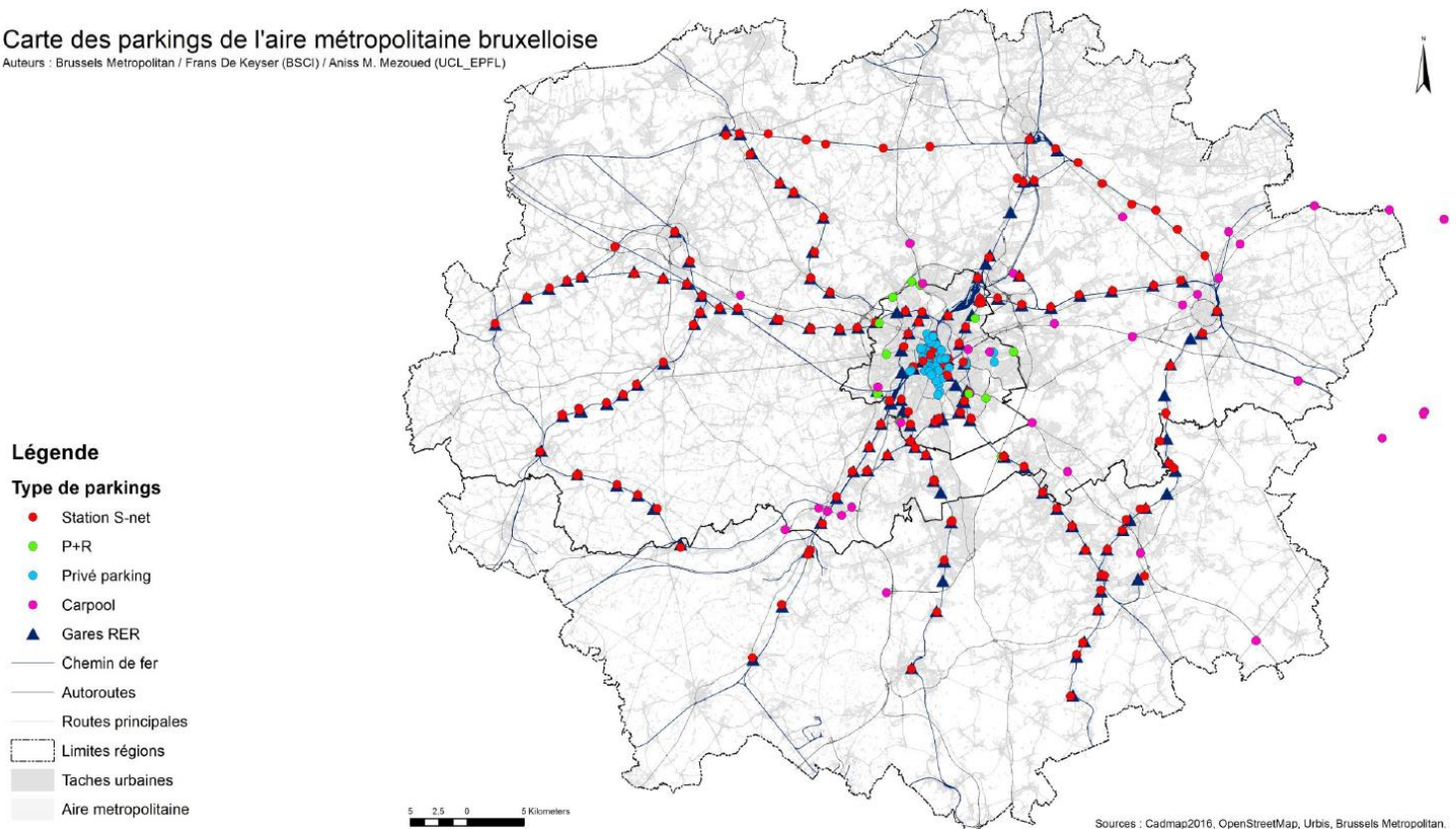


## 3. Bijlage

### 3.1. Bijlage 1

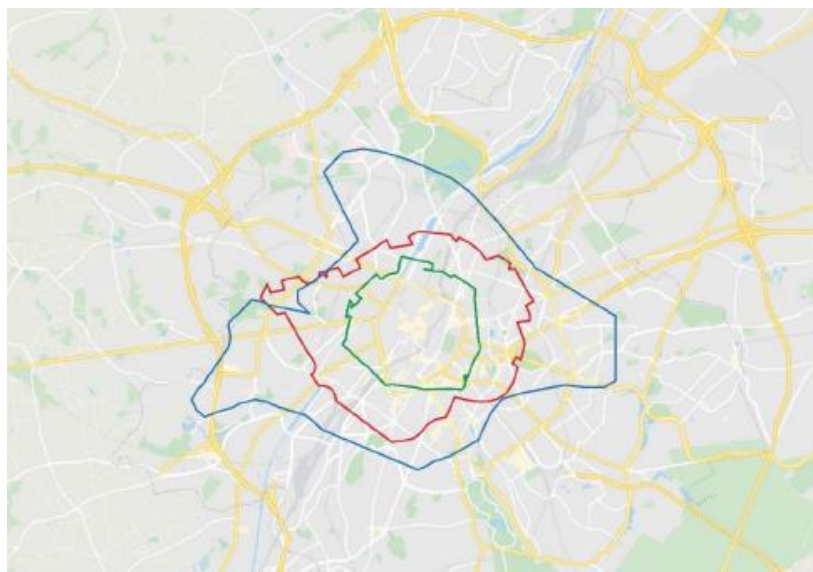
#### Carte des parkings de l'aire métropolitaine bruxelloise

Auteurs : Brussels Metropolitan / Frans De Keyser (BSCI) / Aniss M. Mezoued (UCL\_EPFL)





### 3.2. Bijlage 2



#### Vergelijking van stadstolzones – op identieke schaal – kaart van Brussel

- Groene lijn: Milaan – historisch centrum
- Rode lijn: London – Congestion Charge zone – City of London
- Blauwe lijn: Stockholm – grotendeels afgeboord door water