
ADVIES

Ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van xxx betreffende de toekenningsvoorwaarden voor de xxx premie in ruil voor de schrapping van de nummerplaat van een voertuig

Aanvrager	Minister Alain Maron
Aanvraag ontvangen op	4 februari 2021
Aanvraag behandeld door	Commissie Leefmilieu
Advies uitgebracht door de plenaire zitting op	25 februari 2021

Vooraf

Het instrument van de premie in ruil voor de schrapping van de nummerplaat van een voertuig (« Bruxell'AIR » premie) wordt herzien teneinde beter in te gaan op de vastgestelde (en verwachte) evoluties op het vlak van mobiliteit (nieuwe mobiliteitsdiensten, invoering van de lage-emissiezone, planning van het verbod op voertuigen met een verbrandingsmotor (diesel, benzine en LPG) en hervorming van de autofiscaliteit (SmartMove).

De belangrijkste wijzigingen, die worden overwogen, hebben betrekking op :

- De evolutie naar meer flexibiliteit die tot uiting komt doorheen de toekenning van een premie onder de vorm van een multimodaal mobiliteitsbudget dat de begunstigden bij een of meerdere mobiliteitsdiensten zullen kunnen aanwenden;
- De modulering van de premie om rekening te houden met de inkomens van de huishoudens;
- Het beter rekening houden met de situatie van personen met een handicap;
- De wil tot administratieve vereenvoudiging en digitalisering van de procedure voor de aanvraag van de premie (en van de controle van de naleving van de voorwaarden voor de toekenning ervan).

Brupartners herinnert eraan dat hij reeds de volgende adviezen heeft uitgebracht in verband met het behandelde onderwerp :

- Op 21 januari 2021, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot invoering van een belasting ter bestrijding van de verkeerscongestie ([A-2021-004-BRUPARTNERS](#));
- Op 17 oktober 2019, het advies betreffende het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan ([A-2019-069-ESR](#));
- Op 21 februari 2019, het initiatiefadvies inzake de principesnota betreffende de diesel- en benzineuitstap ([A-2019-011-ESR](#));
- Op 19 oktober 2017, het advies betreffende het ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van xx/xx/2017 ter uitvoering van de ordonnantie van xx/xx/2017 tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, voor wat betreft de lage-emissiezones ([A-2017-067-ESR](#));
- Op 20 april 2017, het advies betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (« LEZ ») ([A-2017-024-ESR](#)).

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Gewestelijk mobiliteitsbeleid

Brupartners verwelkomt het voornemen om het instrument van de « Bruxell'AIR » premie in het licht van de recente (en verwachte) evoluties van het gewestelijk mobiliteitsbeleid te herzien.

Brupartners herinnert eraan dat hij verschillende omstandige adviezen heeft gewijd aan de ambities/projecten van de Brusselse regering op het vlak van mobiliteit (de belangrijkste adviezen in verband met het behandelde thema worden hierboven opgesomd). Deze beschouwingen blijven vanzelfsprekend gelden voor dit ontwerpbesluit.

1.2 Aanbod van mobiliteitsdiensten

Brupartners is van mening dat de evolutie naar meer flexibiliteit, die de begunstigden van de « Bruxell'AIR » zal toelaten om de mobiliteitsdiensten van een of meerdere operatoren te gebruiken, een goede zaak is. Hij stelt voor dat deze begunstigden eveneens beroep zouden kunnen doen op operatoren die mobiliteitsdiensten buiten het Brussels Hoofdstedelijk gewest aanbieden, en meer bepaald in de metropolitaanse zone.

1.3 Beroepsvoertuigen

De « voertuigen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen en met een maximaal gewicht van 3,5 ton » (voertuig van het type « N1 ») worden voornamelijk door economische actoren gebruikt.

Brupartners neemt er akte van dat de in oktober 2020 verrichte tellingen hebben uitgewezen dat de nieuwe beperkingen, die op 1 januari 2022 in de lage-emissiezone in werking zullen treden, op 37.000 voertuigen, die in het Brussels gewest zijn ingeschreven, betrekking zullen hebben. Dit cijfer omvat zowel de voertuigen van de categorie « M1 » (komen in aanmerking voor de « Bruxell'AIR » premie) als de voertuigen van het type « N1 ».

Welnu, **Brupartners** herinnert eraan dat de voertuigen van het type « N1 » niet in aanmerking komen voor de « Bruxell'AIR » premie.

Brupartners vindt het bijgevolg essentieel dat men ook de actualisering van de voorziening plant die een premie voor professionelen voorziet bij de vervanging van een bedrijfsvoertuig van het type « N1 » dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is ingeschreven maar de lage-emissiezone niet meer zal mogen betreden. Hij neemt er akte van dat een proces voor de herziening van deze premie werd ingezet. Hij wenst in dit verband het belang te onderstrepen van de raadpleging van de sociale partners in het kader van de herziening van deze maatregel.

1.4 Lage-emissiezone

Ook al vertoont deze beschouwing geen rechtstreeks verband met de adviesaanvraag, toch wenst **Brupartners** erop te wijzen dat de inwerkingtreding van nieuwe beperkingen in het kader van de lage-emissiezone op 1 januari 2022 problemen zal stellen voor de ondernemingen, ondernemers, zelfstandigen, KMO en werknemers die vandaag reeds met een economische crisis worden geconfronteerd en niet altijd over voldoende middelen beschikken om investeringen te verrichten, met name in rollend materieel.

Brupartners neemt in dit verband akte van het feit dat men momenteel de mogelijkheid onderzoekt om een overgangperiode van 3 maanden in te stellen voor de inwerkingtreding van deze nieuwe beperkingen op 1 januari 2022 (ook al is dit absoluut niet gepland in de initiële voorziening). **Brupartners** steunt dit voorstel maar behoudt zich het recht voor om in dit verband andere voorstellen te formuleren.

1.5 Modulering van de premie in functie van de inkomens

Brupartners stelt vast dat er is voorzien om het forfaitair karakter van de « Bruxell'AIR » premie te vervangen door een modulering in functie van de inkomens van de begunstigden. Men wil zich immer beter op de minder begoede huishoudens richten. Naar het voorbeeld van de voorziening van de toekenning van de energieprijzen zouden de drie volgende categorieën worden voorzien :

- Alleenstaanden met een inkomen lager dan €36.000 (€51.000 voor koppels/samenwonenden) zouden recht hebben op een premie van €900;
- Alleenstaanden met een inkomen tussen €36.000 en €72.000 (tussen €51.000 en €87.000 voor koppels/samenwonenden) zouden recht hebben op een premie van €700;
- Alleenstaanden met een inkomen hoger dan €72.000 (€87.000 voor koppels/samenwonenden) zouden recht hebben op een premie van €500.

Behalve het budget waarover zij beschikken, is ook de omvang van de huishoudens van belang bij de aankoop van een personenwagen. Teneinde het verwachte effect van de voorziening van de « Bruxell'AIR » premie te verhogen, vraagt **Brupartners** om de bedragen van de « Bruxell'AIR » premie eveneens te moduleren in functie van de samenstelling van de huishoudens. Zo zou een mechanisme voor een verhoging van de premie voor elk kind ten laste van een huishouden kunnen worden voorzien.

1.6 Digitale breuk

Brupartners stelt vast dat er uitdrukkelijk is voorzien om op de publieke digitale ruimten beroep te doen teneinde de digitale breuk te overbruggen. Men wil de aanvraag van « Bruxell'AIR » premies namelijk verder digitaliseren.

Ook al onthaalt **Brupartners** deze beslissing positief, toch vraagt hij om erover te waken dat deze publieke digitale ruimten over voldoende middelen zouden beschikken om hun opdrachten op bevredigende wijze te vervullen.

1.7 Personen met een handicap

Brupartners verwelkomt het feit dat men beter met het geval van de personen met een handicap rekening wil houden.

Brupartners stelt bovendien voor om vanuit een algemeen oogpunt bij het « Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CaWab) » te rade te gaan. Dit collectief moet de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit in Wallonië en Brussel verbeteren wanneer er voorzieningen voor personen met een handicap worden overwogen. Aldus zou men moeten kunnen nagaan dat de geplande voorzieningen daadwerkelijk aan de noden van deze personen voldoen.

1.8 Communicatie

Behalve de klassieke communicatiekanalen stelt **Brupartners** voor om eveneens via de ondernemingen te communiceren. Deze bezitten een goede kennis van de mobiliteit van hun werknemers en leveren reeds inspanningen om hun mobiliteit te verbeteren.

*
* *