



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES OVER HET VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE TOT INVOERING VAN EEN TER BESTRIJDING VAN DE VERKEERSCONGESTIE

Aanvrager	Mevr. Elke Van den Brandt, minister van Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Aanvraag ontvangen op	December 2020
Uiteenzettingen	14/12/2020
Overgemaakte documenten	Nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering: Voorontwerp van ordonnantie tot invoering van een belasting ter bestrijding van de verkeerscongestie - eerste lezing Ontwerp van ordonnantie tot invoering van een belasting ter bestrijding van de verkeerscongestie - Memorie van toelichting Voorontwerp van ordonnantie tot invoering van een belasting ter bestrijding van de verkeerscongestie Mobiliteitsanalyse inzake de gevolgen van SmartMove voor de mobiliteit; de tolontvangsten en de sociaaleconomische gevolgen - 25 november 2020 Presentaties tijdens de vergadering op 14 december 2020 Voorontwerp van ordonnantie houdende wijziging van de verkeersbelasting op auto's met het oog op een vermindering van de belasting voor bepaalde motorvoertuigen Voorontwerp van ordonnantie houdende wijziging van de belasting op de inverkeerstelling met het oog op een vermindering van de belasting voor bepaalde motorvoertuigen
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	25/01/2021

Uittreksels uit het advies van de Commissie over het Good Move-plan (14 oktober 2019):

- *"het belang van de fiscale tool om de keuze qua vervoerswijze te sturen, alsook de aankoop van een voertuig dat beter afgestemd is op de stedelijke context qua invloed op de openbare ruimte, de verkeersveiligheid en de vervuiling."*
- *"Aangezien de problemen inzake verkeersopstoppingen de gewestgrenzen overschrijden, moet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de andere gewesten ertoe aanzetten de tarifiering van verplaatsingen te bespreken. Als er geen overeenkomst bereikt kan worden met de andere gewesten, zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een maatregel moeten vinden op de schaal van zijn grondgebied."*

De commissie juicht het voorstel van de Brusselse regering toe, dat het mogelijk maakt vooruitgang te boeken in het gebruik van de fiscale tool om de mobiliteit te verbeteren.

Het voorafgaande overleg roept evenwel vragen op, terwijl Good Move - en de Europese prijs toegekend aan dit plan - sterk het belang van overleg met de spelers benadrukken. Hoewel het interessant is een voldoende uitgewerkt project te bespreken, vindt de commissie het jammer dat de spelers niet vroeger betrokken werden. Ze hadden het project en impactonderzoek kunnen helpen verfijnen. Meer betrokkenheid van de spelers vooraf, met discussies over de beginselen, draagt bij tot een betere toe-eigening en opent ook de deur voor eventuele steun.

Vanuit de behoefte om de toegankelijkheid en de leefkwaliteit in de stad te verbeteren, en vanuit het principe 'de vervuiler betaalt', steunt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie de beginselen van een intelligente wegbelasting en van een kilometerheffing voor het gebruik van de wagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, terwijl ze ook wijst op meerdere aandachtspunten en eraan herinnert dat het Good Move-plan in zijn geheel moet leiden tot een verbetering van de mobiliteit op de schaal van het Gewest.

De meeste leden stemmen in met het advies. Enkel Touring onthoudt zich voor het hele advies, en BECI, de UCM en het ABVV stemmen niet in met de punten die het intergewestelijke akkoord betreffen (zie A.) en de herziening van de belasting op de inverkeerstelling (zie B.).

A. EEN KILOMETERHEFFING IS RELEVANT OP DE SCHAAL VAN HET BHG

Een van de eerste kwesties die de commissie besproken heeft, is die van de wettigheid en relevantie van een dergelijke maatregel op de schaal van enkel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In het kader van een globale mobiliteitsaanpak, die zowel de verdeling van mobiliteitsgeneratoren en - attractoren beoogt als de structuur van de ruimtelijke ordening en het mobiliteitsaanbod, **zal een tarifiering van autogebruik altijd meer te verantwoorden vallen in de stad dan in de rand. In dit opzicht is het wettig dat het BHG het initiatief tot een dergelijke maatregel neemt.** De situatie is gelijkaardig in andere wereldsteden die dergelijke systemen hebben opgezet.

Een aanpak gebaseerd op de sociaaleconomische situatie en de structuren van het grondgebied zou interessanter zijn dan een definitie gebaseerd op de politieke grenzen.

Het opgestarte overleg met beide andere Gewesten en met de federale overheid moet uiteraard aangemoedigd worden om de nieuwe maatregelen zo rechtvaardig mogelijk te maken en de interoperabiliteit ervan te garanderen als het systeem zou worden uitgebreid naar een breder grondgebied (de basis leggen voor een gemeenschappelijk technisch systeem) en/of naar andere steden.

Het systeem ingevoerd in het BHG moet leiden tot positief en constructief overleg met beide andere Gewesten en de federale staat voor een duurzame mobiliteit in de hele grootstedelijke zone. Naast de ontwikkeling van alternatieven en samenwerkingsverbanden heeft het beleid inzake ruimtelijke ordening van de andere gewesten een sterke impact op de mobiliteitskeuzes, waardoor het ook besproken moet worden. De bedrijfswagenkwestie, die van het federale niveau afhangt, moet ook deel uitmaken van het debat.

BECI en UCM vinden een akkoord met beide andere Gewesten onontbeerlijk om struikelblokken bij de uitvoering en concretisering van SmartMove te vermijden. Het antwoord dat geboden wordt op mobiliteitsproblemen vraagt om een globale aanpak, waarbij verschillende maatregelen gecombineerd worden, zoals een aangepast mobiliteitsaanbod. Zonder deze overkoepelende, gezamenlijke en gecoördineerde kijk op mobiliteit bestaat het risico dat de mobiliteitsproblemen verschoven worden naar de Brusselse rand. Voor BECI en UCM moet zonder intergewestelijk akkoord het volledige SmartMove-systeem opnieuw in vraag gesteld worden, want het zal het doel om verkeersopstoppingen terug te dringen niet behalen, aangezien de mobiliteitsproblemen de grenzen overstijgen.

Aandachtspunten

- Het Belgische federale systeem stelt elk deelgebied in staat zijn eigen beleid te voeren binnen zijn bevoegdheden.
- De overeenstemming van het project met de bijzondere financieringswetten moet gevalideerd worden om risico's op juridische beroepen te vermijden wegens valse concurrentie, dubbele belasting, vrij verkeer, huur en leasing van wagens.
- De randverstedelijking, die bewoners en/of banen aantrekt vanuit of naar het BHG, heeft zowel gevolgen voor de mobiliteit als voor de verschillende kosten, inkomsten en fiscaliteit van individuen, bedrijven en de Gewesten. Hoewel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dotaties krijgt, kampt het met een economisch onevenwicht tussen de fiscale ontvangsten en zijn bijdrage aan de toegevoegde waarde, en draagt het de last van infrastructuur die in grote mate benut wordt door personen die er geen directe belasting betalen.
- De commissie benadrukt al jaren het belang van de ontwikkeling van transitparkings in de grootstedelijke zone.
- Tal van steden hebben een wegentolsysteem ingevoerd zonder de aangrenzende gebieden daarin op te nemen.
- De voorwaarden voor de herziening van de fiscaliteit moeten een geheel aan parameters beogen dat breed genoeg is om de afhankelijkheid van de auto terug te dringen: de ontwikkeling van alternatieven, compensaties, de herziening van het belastingstelsel inzake bedrijfsvoertuigen, de aanpassing van de beleidslijnen inzake ruimtelijke ordening, enz.

B. AMBITIEUZERE DOELSTELLINGEN, HET GEBRUIK EN BEZIT VAN DE MEEST VERVUILENDE VOERTUIGEN TERUGDRINGEN

De commissie steunt het doel om verkeersopstoppingen terug te dringen, maar wenst **een uitbreiding van de doelstellingen** inzake de herziening van de verkeersfiscaliteit om er de relevantie van te verzekeren en ze te versterken.

De commissie verwijst naar actie D.3. van Good Move, "Middelen ontwikkelen om **autobezit en autogebruik te ontraden**" en naar het punt over verkeersfiscaliteit van de algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, pagina 82, "Het systeem van de Belasting op de Inverkeerstelling (BIV) zal worden herzien door een grotere progressiviteit, in functie van de milieuprestaties van de voertuigen (gewicht, reëel vermogen en soort brandstof), in te bouwen om de aankoop van voertuigen die niet aangepast zijn aan het verkeer in een stedelijke omgeving, te ontmoedigen."

De commissie vraagt om naast de bestrijding van verkeersopstoppingen ook doelstellingen toe te voegen als **het streven naar een aangenamere stad voor iedereen, de verbetering van de luchtkwaliteit en de gezondheid, de bestrijding van de klimaatopwarming.**

Als ze enkel 's avonds of in het weekend rondrijden, zal het project SmartMove bepaalde weggebruikers toestaan geen belastingen meer te betalen voor het gebruik van hun wagen. Enerzijds kan dit het bezit en/of het gebruik van de wagen bevorderen, en anderzijds stelt dit deze weggebruikers vrij van een deel van de externe kosten die verbonden zijn aan het gebruik van de wagen, bijvoorbeeld het innemen van parkeerruimte.

De commissie vraagt de berekening van de impact van de verminderde uitstoot te verduidelijken, en deze evaluatie te verwerken gelinkt aan die van de concentratie van deze stoffen in de lucht, om de evolutie van de luchtkwaliteit en dus de impact op de gezondheid te kunnen objectiveren.

UIT DIE GLOBALERE DOELSTELLINGEN VLOEIEN WIJZIGINGEN VAN HET PROJECT VOORT.

- **OVER DE BELASTING OP DE INVERKEERSTELLING (BIV)**

De commissie vraagt de belasting op de inverkeerstelling te herzien, maar **ze te behouden** om deze bredere doelstellingen te bereiken en aan te zetten tot de aankoop van lichtere en minder krachtige voertuigen. De bepaling van de belasting moet gelinkt worden aan de evolutie van de uitstoot en het wagenpark, en deze doelstelling moet ook in aanmerking genomen worden bij de herziening van de wetgeving inzake parkeren op de openbare weg.

- **OVER DE NIEUWE GEBRUIKSBELASTING (VOORMALIGE VERKEERSBELASTING - VB)**

Het dagelijkse deel van de gebruiksbelasting moet verschuldigd zijn voor alle voertuigen, afhankelijk van hun milieuvriendelijkheid en rekening houdend met de maatschappelijke gevolgen en het tweedehandse karakter van de voertuigen.

De gebruiksbelasting moet alle niet-elektrische gemotoriseerde tweewielers beogen, die weinig geschikt zijn voor gebruik in de stad wegens hun grote impact inzake vervuilende uitstoot en geluidsoverlast.

Verplaatsingen 's avonds en in het weekend vrij van belasting maken moet niet absoluut maar relatief bepaald worden, dat wil zeggen gelinkt aan de evolutie van de uitstoot, het wagenpark en het aantal gemotoriseerde verplaatsingen op die specifieke momenten. Het geplande gratis rijden in het weekend brengt het risico met zich mee dat het autogebruik op dat moment minder zal afnemen, en de verwachte winsten gedeeltelijk zal tenietdoen.

Taxi's, platformen voor bezoldigd personenvervoer en deelwagens zijn middelen die mensen in staat stellen niet over een eigen wagen te beschikken, en de tarifiering van het gebruik ervan moet worden aangepast om ze aantrekkelijk te houden.

- **DE VERHOUDING TUSSEN DE BIV EN DE GEBRUIKSBELASTINGEN MOET GEOPTIMALISEERD WORDEN OM TE VOLDOEN AAN GLOBALERE DOELSTELLINGEN.**

BECI, de UCM en het ABVV steunen het deel van het advies van de commissie over de BIV en gebruiksbelasting niet. Voor BECI, de UCM en het ABVV vormt de invoering van een dergelijk systeem een tax shift, en SmartMove zal de jaarlijkse verkeersbelasting alsook de belasting op de in- verkeerstelling vervangen.

Aandachtspunten inzake de doelstellingen

- De herziening van de verkeersfiscaliteit moet de doelstellingen beogen van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move, de regeerverklaring en het GPDO.
- Good Move (actie D.3) voorziet in het volgende: "Middelen ontwikkelen om autobezit en autogebruik te ontraden". Een van de concrete maatregelen van deze actie is de volgende: " Een hervorming van de autobelasting (verkeerstaks en belasting in verkeerstelling) uitwerken die autobezit (en het gebruik ervan) ontmoedigt en streeft naar een wagenpark dat lichter en minder vervuילend is, minder energie verbruikt en beter is aangepast aan de stedelijke omgeving (zie actie D.5). Deze belastinghervorming moet een beter gebruik van de auto mogelijk maken en er tegelijkertijd voor zorgen dat ze geen negatieve sociale gevolgen heeft."
- De algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (ABV 2019) voorziet erin het systeem van de belasting op de in verkeerstelling (BIV) te herzien door een grotere progressiviteit, in functie van de milieuprestaties van de voertuigen (gewicht, reëel vermogen en soort brandstof), in te bouwen om de aankoop van voertuigen die niet aangepast zijn aan het verkeer in een stedelijke omgeving, te ontmoedigen.
- Het gewestelijke plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO), aangenomen in 2018, heeft ook als doel individueel autobezit te beperken (pagina 109).

Specifieke aandachtspunten inzake de belasting op de in verkeerstelling (BIV)

- In SmartMove zijn de doelstellingen van Good Move, de ABV en het GPDO met betrekking tot de beperking van autobezit niet opgenomen. SmartMove voorziet erin dat de BIV verdwijnt bij de invoering van de gebruiksbelasting (met uitzondering van een heel laag percentage voertuigen).
- De huidige BIV is laag voor de meeste voertuigen, en er wordt dan ook weinig rekening mee gehouden bij de aankoop van een voertuig. Door het tarifieringssysteem aan te passen zou de BIV nochtans een doeltreffende tool kunnen blijken om het aankoopgedrag aan te passen (naar het voorbeeld van het Deense model) en doeltreffend te handelen inzake autobezit en het gebruik van de ruimte in de stad. Het autobezit beïnvloeden zou kunnen worden overwogen via een significante verhoging van de tarieven voor parkeren op de openbare weg (zie de herzieningen van de parkeerordonnantie en het gewestelijke parkeerplan). Als de BIV herzien wordt, moet ervoor gezorgd worden dat de aankoop van tweedehandswagens door mensen met een meer bescheiden inkomen niet wordt afgestraft.
- Het verder streven naar de terugdringing van de uitstoot zou gehinderd kunnen worden door de (feitelijke) afbouw van de belasting op de in verkeerstelling (BIV). Aan deze afbouw is het risico verbonden dat er wagens met een krachtigere motor worden aangekocht en dat de rotatie van het wagenpark toeneemt.
- Meerdere wetenschappelijke studies tonen het nut van een belasting bij aankoop aan, onder meer om de aankoop van krachtige en vervuילende voertuigen te ontraden. Het impactonderzoek had de evolutie van het wagenpark en de rotatie ervan moeten modelleren, want het maken van een voertuig veroorzaakt uitstoot die, volgens studies, overeenkomen met de uitstoot veroorzaakt door een voertuig twee jaar te gebruiken.

- Het behoud van de BIV voor voertuigen met een vermogen van meer dan (volgens de documenten) 14 of 15 fiscale paardenkrachten (0,22% van het wagenpark) vormt een zuiver "symbolische" maatregel.

Aandachtspunten inzake de mobiliteit en verkeersopstoppingen

- Elektrische voertuigen en voertuigen met minder dan 8 fiscale paardenkrachten (cilinderinhoud < 1351 cc), wat overeenstemt met 21,63% van het huidige park¹, zijn vrijgesteld van het dagelijkse deel van de nieuwe belasting. Nochtans draagt een wagen met een lager fiscaal vermogen of een elektrische wagen niet minder bij aan verkeersopstoppingen dan een wagen met een hoger vermogen.
- De vrijstelling van belasting voor voertuigen met minder dan 8 fiscale paardenkrachten valt te verklaren door de wens om een sociale moduleringsfactor in te bouwen in de belasting.
- Voor elektrische wagens moet de fiscaliteit ertoe dienen milieuvriendelijkere voertuigen aan te moedigen, en tegelijk te letten op de ruimte die ze innemen.
- De kilometerheffing beoogt onder meer de verplaatsingen te spreiden in de tijd om zo het verkeer vlotter te laten verlopen. Hoewel de terugdringing van verkeersopstoppingen beschouwd kan worden als een relevante economische doelstelling, zou de algemene toename van vlotter verkeer tot een aanzuigeffect kunnen leiden, wat op termijn het verkeersopstoppingsprobleem dat SmartMove wil aanpakken zou kunnen terugbrengen.
- De meeste interne verplaatsingen zijn korter dan vijf kilometer, en het BHG is een stadsgewest van bescheiden afmetingen, dus bestaan er geen soberder en minder dure voorzieningen om verkeersopstoppingen aan te pakken?
- De kilometerheffing is gebaseerd op het uitgangspunt dat het individu zijn persoonlijke nut maximaliseert, via gedrag dat bepaald wordt door een kosten-batenberekening. Nochtans schatten individuen de totale kostprijs van een wagen slecht in: de kosten-batenverhouding vormt dus niet de enige factor die de mobiliteitskeuzes verklaart. De belastinghervorming baseren op dit uitgangspunt kan perverse gevolgen hebben waar het impactonderzoek geen rekening mee houdt, namelijk de aankoop van wagens met een krachtigere motor.
- Het impactonderzoek behandelt personenvervoer en goederenvervoer op gelijke voet. Welnu, particulieren en bedrijven organiseren hun verplaatsingen niet volgens dezelfde beperkingen en doelstellingen. Bestelwagens belasten herstelt rechtvaardigere concurrentievoorwaarden ten opzichte van vrachtwagens van meer dan 3,5 ton, die op alle gewestwegen een kilometerheffing moeten betalen.

Aandachtspunten inzake de vrijstellingen

- PBM's genieten een belastingvoordeel op de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting. De criteria voor dit voordeel zijn niet allemaal overgenomen in de SmartMove-belasting.
- Interventie- en pechverhelpingsvoertuigen voor het openbaar vervoer zijn essentieel voor de goede uitvoering van de openbaarvervoerdiensten en moeten als prioritair beschouwd worden in de lijst met vrijstellingen.
- De kwestie van de verplaatsingen van openbaarvervoerchauffeurs die de eerste en laatste shift rijden, moet ook in overweging genomen worden, want per definitie beschikken ze niet over een alternatief met het openbaar vervoer voor een van beide verplaatsingen, maar ze zijn wel belasting verschuldigd voor de andere verplaatsing.
- Rijscholen zijn momenteel vrijgesteld van belastingen, en per definitie houdt een deel van hun activiteit autoverkeer in.

¹ Volgens Brussel Fiscaliteit.

Aandachtspunten inzake de milieu-impact

- De geraamde milieubalans uit het impactonderzoek is teleurstellend: de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen zou slechts met ongeveer 5% dalen (afbeelding 61 van het impactonderzoek, p. 112). Dit gaat in tegen de memorie van toelichting, die het volgende aankondigt: *"de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen zoals CO₂, SO₂ en NO_x wordt aanzienlijk teruggedrongen"*.
- De uitstoot terugdringen betekent niet noodzakelijk dat de luchtkwaliteit verbetert. Die beoordelen vereist dat we de *concentratie in de lucht* van de uitlaatgassen nagaan. Zo zouden we een algemene daling van de uitlaatgassen kunnen vaststellen, en tegelijk een toename van de concentratie ervan in bepaalde gebieden, waar de luchtkwaliteit verslechterd zou zijn. We kunnen net zo min de mogelijkheid uitsluiten dat *"de impact van SmartMove [op de uitstoot] niet tastbaar is in het BHG"* (impactonderzoek, p. 18) en dat Good Move uitgaat van de toename van het autoverkeer op de grote assen en autosnelwegen.
- Dit laatste punt moeten we koppelen aan het feit dat de armste bevolkingsgroepen a priori weinig vervuilende stoffen uitstoten (lage motoriseringsgraad), maar er sterk aan worden blootgesteld (ze wonen in de dichtbevolkte centrumwijken en op de grote wegenassen, waar de vervuiling in beide gevallen hoger ligt).
- Elektrische voertuigen en voertuigen met minder dan 8 fiscale paardenkrachten (cilinderinhoud < 1351 cc), wat overeenstemt met 21,63% van het huidige park, zijn vrijgesteld van het dagelijkse deel van de nieuwe belasting.
- Er moet rekening worden gehouden met de evolutie van de milieuvriendelijkheid van elektrische voertuigen: luchtverontreiniging te wijten aan versleten banden en remmen (zwaarder belast wegens het hogere gewicht van het voertuig), recyclage van de batterijen, het aandeel van de elektrische mix en de oplaadtijd, vervanging van afhankelijkheid van koolwaterstof door afhankelijkheid van uranium (elektriciteitscentrales), lithium (batterijen) en zeldzame aardmetalen (motoren), enz.
- Het systeem gebaseerd op fiscale paardenkrachten (op basis van de kracht van de motor) zou besproken moeten worden met de federale overheid om er andere elementen in op te nemen (onder meer het al dan niet vervuilende karakter van het voertuig).
- Het is niet wenselijk een modale verschuiving naar gemotoriseerde tweewielers aan te moedigen, die weinig geschikt zijn voor gebruik in de stad wegens hun grote impact inzake vervuilende uitstoot en geluidsoverlast. De coëfficiënt toegepast op motoren (0,25) is te klein, en dat bromfietsen B en A gratis mogen rondrijden, valt niet te verantwoorden. Het zou contraproductief zijn om de toename van dit type machines aan te moedigen, vooral op de fietspaden (die daar niet altijd aan zijn aangepast): fietsers ademen dan rechtstreeks vervuilende uitlaatgassen in, er is geluidsoverlast en vaak overdreven snelheden. Het is noodzakelijk bromfietsen A en B op te nemen in de belasting.

C. MOBILITEIT, TOEGANKELIJKHEID VOOR IEDEREEN EN MAATSCHAPPELIJKE GERECHTIGHEID

De commissie benadrukt dat bepaalde sociale aspecten in aanmerking zijn genomen in het impactonderzoek, maar het omzetten ervan in het project is minder vanzelfsprekend.

In het bijzonder vermeldt de gelijkekansentest van het project voor het onderdeel "handicap" dat de problemen en eigenheden niet in aanmerking zijn genomen. De commissie raadt aan deze volledige gelijkekansentest te herzien.

De belasting baseren op fiscale paardenkrachten kan in aanmerking genomen worden als een sociale correctie, maar dit is niet perfect, aangezien er geen korting is als het voertuig tweedehands wordt gekocht, zoals nu het geval is.

De commissie wijst erop dat bepaalde personen met beperkte mobiliteit (PBM's) afhankelijk zijn van hun voertuig, gelet op de huidige ontoegankelijkheid van de stad, onder meer van het overgrote deel van het openbaar vervoer.

De commissie vindt het noodzakelijk aan de herziening van de fiscaliteit sociale compensaties te koppelen voor doelgroepen: personen met beperkte mobiliteit, personen met een laag inkomen,

alleenstaanden of eenoudergezinnen, huishoudens met lage inkomens of werknemers die afhankelijk zijn van hun wagen.

Om de digitale kloof te dichten, pleit de commissie voor een alternatief systeem naast de smartphoneapp met On Board Units (OBU's).

Aandachtspunten

- PBM's genieten een belastingvoordeel op de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting. De criteria voor dit voordeel zijn niet allemaal overgenomen in de SmartMove-belasting.
- We moeten er rekening mee houden dat personen met een handicap niet altijd zelf de auto besturen, zelfs als zij er de eigenaar van zijn.
- De adviezen van de nationale en gewestelijke raden voor personen met een handicap moeten verplicht worden, in de geest van samenwerking met de andere gewesten of zelfs de federale overheid.
- De tijdsvariatie in het tarief van het kilometeronderdeel (daluren tegen € 0,08/km vs. piekuren tegen € 0,20/km) houdt op zich een risico op sociale ongelijkheid in. We kunnen er immers redelijkerwijs van uitgaan dat hoe hoger het inkomen van werknemers is, hoe vaker die functies vervullen waarbij ze hun werkuren vrij kunnen kiezen. Als ze minder willen betalen, kunnen ze dus tijdens de daluren rondrijden. Functies met gemiddelde of lage lonen daarentegen zijn waarschijnlijk verbonden aan verplichte uren die deze autobestuurders, die geen andere modale keuze hebben, ertoe dwingen een hoog kilometertarief te betalen.
- De SmartMove-belasting zal een niet te verwaarlozen impact hebben op zelfstandigen en kmo's, die al zwaar te lijden hebben onder de economische crisis te wijten aan COVID-19. Voor bepaalde sectoren zal de impact groter zijn, aangezien ze niet over de mogelijkheid beschikken om andere vervoermiddelen te gebruiken (gereedschapsvoertuig, veel verplaatsingen). Het betreft onder meer de bouwsector, de vrije beroepen en de gezondheidsberoepen.
- De commissie vindt dat er bij de invoering van de SmartMove-belasting rekening gehouden moet worden met de sociaaleconomische impact op deze sectoren.
- Momenteel is de aankoop van een elektrische wagen niet voor iedereen mogelijk. Zoals hierboven vermeld zou de milieu-impact beter gemoduleerd kunnen worden via een BIV met milieucriteria. Bovendien hebben elektrische voertuigen ook een impact op verkeersopstoppingen en nemen ze ook openbare ruimte in. Overigens zou een belastingherziening de aankoop van (kleine) elektrische wagens moeten ondersteunen. Het secundaire betalings-systeem, dat duurder is dan het primaire systeem (dat een smartphone vereist), is ontworpen om te vermijden dat het forfait een structurele tool wordt om te ontsnappen aan de fiscale aderlating, maar het risico bestaat dat dit de ongelijkheid doet toenemen ten overstaan van slachtoffers van de digitale kloof.
- Het impactonderzoek omvat een mogelijke methodologische vertekening wanneer het concludeert dat van de inwoners van het BHG de arme huishoudens nauwelijks meer zullen betalen, en de rijke ronduit meer dan nu (afbeelding 56 p. 89), aangezien de resultaten gebaseerd zijn op het inkomen van de huishoudens, zonder rekening te houden met de grootte ervan. De conclusies zouden waarschijnlijk verschillen als de link werd gelegd tussen de grootte van de huishoudens en de inkomsten (bv. als grote gezinnen gemiddeld armer zijn).
- Het systeem zou bijkomende ongelijkheid kunnen creëren in de terugbetaling van de kosten door de werkgever. Dit vereist overleg op verschillende niveaus (intersectoraal, sectoraal en in de bedrijfsvervoerplannen) om de praktijken op elkaar af te stemmen zonder het stimulerende karakter van de belasting helemaal af te vlakken.
- De regering moet het voorbeeld geven en de terugbetalingsovereenkomsten voor openbaar vervoer regelen in de non-profitsector.

D. DE TARIFERINGSHERVORMING ONDERSTEUNEN EN BEGELEIDEN, ONDER MEER VIA EEN REACTIEVE MONITORING EN EEN AANBOD AAN ALTERNATIEVEN

De commissie vraagt de tools voor ondersteuning en collectieve aanvaarding van de maatregel te ontwikkelen. Daartoe moet er gezorgd worden voor een goed begrip en samenhang tussen doelstellingen, en dat de fiscaliteit als sociaal rechtvaardig aanzien wordt. Daarnaast moeten de alternatieven in de kijker gezet worden en moet de maatregel snel de verkeersopstoppingen terugdringen. De commissie verwijst naar de handelingen van goed bestuur opgenomen in Good Move inzake de samenwerking met andere overheden en de mechanismen om dit samen met de burgers en de economische en sociale sector op te bouwen (acties E.3. en E.5.).

De testfase moet het voorwerp uitmaken van een zeer gedetailleerde monitoring. Een testperiode van drie maanden mag niet enkel gebaseerd worden op vrijwillige "early adopters". De commissie raadt een langere test aan, die gebaseerd wordt op een breed en representatief staal aan gebruikers, of zelfs een proefjaar met alle gebruikers.

De monitoring van het project zelf moet benut worden als een dynamische tool om de maatregel te ondersteunen en te wegen op de mobiliteit, de kosten en de ontvangsten van het systeem, en meer globaal gezien op de sociaaleconomische activiteiten: locatie en omzet van de bedrijven, tewerkstelling in Brussel en de tewerkstelling van de Brusselaars. De commissie vraagt de verschillende gevolgen van de maatregel te monitoren voor Brussel en zijn hinterland. Het is immers op het niveau van de dichtbijgelegen rand dat het gebruik van de wagen wijdverspreid is en de alternatieven gelinkt aan het BHG minder ontwikkeld zijn. Op termijn zou de monitoring kunnen leiden tot een nog intelligentere belasting, d.w.z. op basis van de variatie van een zo groot mogelijk aantal parameters. Deze evoluties moeten al mogelijk gemaakt worden, onder meer door na te denken over de monitoringparameters en met in gedachten dat een duidelijke communicatie en een stimulerend effect op de gedragingen behouden moeten blijven.

De monitoring moet de gevolgen onderzoeken voor de verschillende vervoersnetten en de invoering van de belasting begeleiden. Het zou bijvoorbeeld kunnen leiden tot een aanzienlijke toename van het aantal MIVB-reizigers, en dan zou de MIVB meer middelen moeten krijgen om haar aanbod op te schalen.

De ontvangsten zullen bovendien duurzame vervoerswijzen en de ontbrekende verbindingen moeten bevorderen, onder meer de verbindingen met de rand.

Aandachtspunten

- Over het algemeen zijn het de acties van het Good Move-plan die de begeleidingsmaatregelen van de tarifieringshervorming uitmaken; ze beogen een terugdringing van verplaatsingen met de wagen.
- De maatregelen moeten "snel" effect hebben. In dat opzicht moet de communicatie over de bestaande alternatieven versterkt worden.
- De maatregelen moeten aangepast worden aan verschillende doelgroepen, onder meer de sectoren met minder alternatieven voor de wagen, zoals de bouwsector of de gezondheidssector.
- Inzake goederenvervoer zijn de begeleidende maatregelen die naar voren moeten worden geschoven de ontwikkeling van het gebruik van bakfietsen (bijvoorbeeld het project Cairgo Bike), de ontwikkeling van ophaalpunten, leveringen met de fiets en steun voor de logistiek van de bouwsector. De monitoring moet ook de eventuele stijging van de goederenvervoerskosten opvolgen, alsook de verdeling ervan over de spelers uit de logistieke keten (producerende bedrijven, vervoersspelers, consumenten).
- Inzake personenvervoer betreffen de alternatieve maatregelen fietsenstallingen, communicatie over het openbaarvervoeraanbod (waaronder dat van de NMBS), de verdere uitbouw van het openbaar vervoer, de steun voor deelmobiliteit, fietsgebruik als een vierde pijler van het openbaar vervoer.
- Per definitie hebben de ontvangsten van een kilometerheffing de neiging wisselvallig te zijn, afhankelijk van het mobiliteitsgedrag en de uitrusting inzake voertuigen (aantal, fiscale paardenkrachten) van de huishoudens; de monitoring moet vooruitlopen op deze instabiliteit en deze gevolgen.

- De gevolgen voor de tewerkstelling en de bedrijven moeten uiteraard nauwlettend worden opgevolgd. Aangezien andere instanties hier beter toe in staat zijn, gaan we hier niet nader op in.
- De keuze van het tarifieringssysteem, primair of secundair, moet ook gemonitord worden.

E. WELKOME MAAR BEPERKTE EN ONZEKERE ONTVANGSTEN

De commissie vraagt de kosten voor de invoering en de jaarlijkse operationele kosten van het systeem zo precies mogelijk te ramen.

Het Gewest raamt de jaarlijkse netto-ontvangsten na aftrek van de operationele kosten en de vermindering van de BIV/verkeersbelasting ergens tussen 150 en 200 miljoen euro. Het is belangrijk de kosten van het systeem optimaal te beheersen. Het doel van de belasting is verkeersopstoppingen terug te dringen, en niet een financieringstool te creëren.

Op basis van de monitoring van de mobiliteitsgevolgen van het project en de ontvangsten ervan zal de winst de negatieve gevolgen op sociaal of mobiliteitsvlak moeten compenseren. Rekening houdend met de Brusselse budgettaire context is dit bedrag niet te verwaarlozen en zal het toestaan de bestaande of toekomstige beleidslijnen te steunen. Gelet op het onzekere karakter van de ontvangsten is het evenwel van belang geen overeenkomsten of investeringen te baseren op ramingen van deze nieuwe ontvangsten.

Aandachtspunten

- De commissie betreurt het gebrek aan duidelijkheid over de verwachte ontvangsten. In het impactonderzoek: 248 tot 384 miljoen euro per jaar (volgens de scenario's) na aftrek van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en jaarlijkse verkeersbelasting (JVB), maar zonder operationele kosten. In de nota aan de regering van het kabinet Gatz bedraagt de raming 380,16 miljoen euro zonder operationele kosten en ontvangsten van de BIV/JVB. De ontvangsten uit de BIV/JVB bedragen 200 miljoen euro.
- Het bedrag van 150 à 180 miljoen euro is vrij laag in vergelijking met de begroting van het Gewest (5,2 miljard euro in 2018) of de gecumuleerde begroting van het Gewest, de gemeenten (met politiezones en OCMW's) en Beliris (10,1 miljard euro in 2018). De 200 miljoen euro vertegenwoordigen dus respectievelijk 3,8 of 2,0% van de begroting van de Brusselse overheid (zonder de begroting van de Gemeenschappen).
- Als de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling tot nul herleid worden, zullen de gemeenten daardoor ontvangsten verliezen.
- Per definitie hebben de ontvangsten van een kilometerheffing de neiging wisselvallig te zijn, afhankelijk van het mobiliteitsgedrag en de uitrusting inzake voertuigen (aantal, fiscale paardenkrachten) van de huishoudens. De Brusselse ontvangsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens zijn veel minder hoog gebleken dan vooraf werd geraamd. We hoeven dus niet op deze nieuwe ontvangsten te rekenen om zeer dure projecten te bekostigen, anders lopen we het risico in dezelfde situatie terecht te komen als voor het GEN.
- De commissie dringt erop aan dat de invoeringskosten (ontwikkeling van een smartphone-app, meer ANPR-camera's, tot zelfs de ontwikkeling van een OBU (*on-board unit*, een systeem ingewerkt in de wagen)) en jaarlijkse kosten correct ingeschat worden en in voorkomend geval vergeleken worden met minder dure systemen.

F. DE INVOERING VAN HET SYSTEEM VIA EEN SMARTPHONEAPP, LINK MET MAAAS

De commissie wijst op de verbanden tussen SmartMove en de MaaS-projecten (Mobility as a Service). SmartMove moet passen binnen de visie die de regering in 2019 heeft aangenomen, waarbij de voorkeur wordt gegeven aan een half openbaar MaaS-systeem dat openstaat voor verschillende operatoren. SmartMove mag niet de voorkeur geven aan één enkele applicatie.

Aandachtspunten

- Er moet voorzien worden in verschillende profielen voor een gebruiker in de app: professioneel en privé, om de belasting voor werkgerelateerde trajecten rechtstreeks aan te rekenen aan de werkgever. Een "privaat" profiel en meerdere profielen "DLT" en "Opdrachten" voor mensen die voor meerdere werkgevers werken.
- Om te vermijden dat er bij vergissing gefactureerd wordt of in de gevallen waar de persoon zich bedenkt (zijn garage uitrijdt en opnieuw inrijdt) of van parkeerplaats moet veranderen, zou het basisbedrag pas verschuldigd mogen zijn na enkele honderden meters.
- Als de applicatie om een of andere reden niet zou werken (smartphone heeft een platte batterij, is kapot, vergeten of verloren), dan zouden de gebruikers over de mogelijkheid moeten beschikken zich in te schrijven voor een automatische activering van het forfait in plaats van een boete te krijgen die ze dan moeten aanvechten. Boetes zouden voorbehouden worden voor fraudegevallen.
- Een vlotte en toegankelijke procedure om boetes aan te vechten moet worden ingevoerd.
- Als een gebruiker van het primaire systeem het dagelijkse forfait overschrijdt, zou dit forfait automatisch moeten worden toegepast (beginsel van een maximumfactuur zonder vooraf aan de gebruiker te vragen om te kiezen).
- Wat zijn de risico's op fraude via de gsm (spoofing GPS, gehackte app of andere)? Zou een oplossing van het type veralgemeende OBU veiliger zijn, en hoeveel zou dat kosten?
- De impact op de verkeersveiligheid moet in aanmerking genomen worden. We moeten vermijden dat de bestuurder verstrooid is, bijvoorbeeld omdat hij de goede werking van de ingewerkte uitrusting controleert. Het systeem moet vlot problemen melden en ervoor zorgen dat de hoofdtaak van de bestuurder op de weg letten blijft, in plaats van aandacht te besteden aan zijn smartphone of OBU.

G. BESCHERMING VAN DE PERSOONLIJKE LEVENSSFEER

Aandachtspunten

- De voorgestelde kilometerheffing berust op de verwerking en opslag van gegevens alsook toegenomen gebruik van de smartphone, en er hangen uitdagingen mee samen die verband houden met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de naleving van de AVG en het veralgemeende toezicht dat de technologie mogelijk maakt.
- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet garanderen dat de gegevens ingezameld voor de uitvoering van SmartMove (tracering in real time van de verplaatsingen van een geïdentificeerd individu) voor geen andere doeleinden dan de belasting kunnen worden benut door de bedrijven die deze gegevens zullen registreren.
- Het traceringssysteem via een applicatie heeft de verdienste dat het de belastingplichtige rechtstreeks identificeert, en geen zware stappen vereist van mensen die beschikken over een smartphone. Toch riskeert het gebruik van een smartphoneapp voor elk traject omslachtig te zijn (noodzaak te beschikken over de technologie en het gebruik ervan, altijd beschikken over een opgeladen smartphone, ...), en te weinig doeltreffend.

H. OPMERKINGEN OVER HET IMPACTONDERZOEK

De commissie vraagt om de impact op de verschillende vervoerswijzen preciezer te modelleren; in het bijzonder het aanzuigeffect dat het vlottere verkeer zou kunnen hebben, het effect van de schrapping van de BIV op de evolutie van het wagenpark, het effect van de Low Emission Zone en het effect van de tariefintegratie van het openbaar vervoer.

Aandachtspunten

- De modellen gebruikt om de evolutie van het personenvervoer te simuleren (model TREMOVE) en die van de sociaaleconomische aspecten (model INSEEM) lijken gedeeltelijk ontoereikend. Door uit te gaan van de (totale of gedeeltelijke) terugkeer naar het evenwicht van de geanalyseerde systemen, beletten ze *"rekening te houden, behalve dan in de vorm van afwijkende gebeurtenissen [...], met de onaangename fenomenen waarop het nochtans cruciaal is te kunnen anticiperen"*. Concreet uit zich dit in het feit dat bepaalde terugslageffecten niet gemodelleerd werden, bijvoorbeeld het aanzuigeffect van vlot verkeer, en het risico dat de consumenten wagens met een krachtigere motor kopen naar aanleiding van de schraping van de BIV.
- Een dynamische kwantitatieve modellering bestemd voor de netwerken zou de complexiteit van de situatie en de onderlinge afhankelijkheid van de systemen moeten herstellen, alsook de netwerkeffecten op het openbaar vervoer. Variabele factoren zoals de vernieuwing van het park of de effecten van de LEZ moeten worden opgenomen.
- De positieve effecten (gezondheid, tijdswinst, enz.) worden globaal gekwantificeerd, maar worden niet omgezet in een toename van het maandelijks inkomen van de huishoudens of instellingen. Erg vaak zal dit leiden tot nog meer moeilijkheden om de eindjes aan elkaar te knopen (bij gezinnen of instellingen), ondanks een toegenomen kwaliteit (van het leven of het werk).
- De effecten worden als gemiddelden bekeken, zonder de kritieke scenario's er te proberen uit te halen. Hoewel arme huishoudens gemiddeld weinig kilometers afleggen, zijn er sommige die veel kilometers afleggen: wat is het gevolg voor hun inkomen en een eventuele werkgelegenheidsval?
- Wat wordt de impact op de bouwsector, onder meer voor wegenwerken? Meerkost voor de aannemers, een mogelijk effect op de verschuiving van de werkuren van bouwvakkers, met een mogelijke meerkost voor de werken; positieve gevolgen: verbeterde praktijken, tijdswinst.
- Wat wordt de impact op werknemers en werkgevers: een meerkost voor werknemers die over een dienstwagen (loonwagen) beschikken en in het BHG wonen; een meerkost voor mensen die op kantoor werken in het BHG en er met de wagen naartoe rijden; voor bedrijven met kantoren in Vlaanderen en Wallonië zou het minder kosten een medewerker aan te werven die in Vlaanderen of Wallonië woont ten opzicht van een medewerker uit het BHG; verwachten we een effect op vergaderlocaties?
- De voorgestelde kilometerheffing berust op technische instrumenten die behoorlijk veel energie verbruiken (verwerking en opslag van de gegevens, toegenomen smartphonegebruik, maken en gebruiken van ingewerkte toestellen die noodzakelijk zijn voor mensen die niet over een smartphone beschikken), en dit zou ook geraamd moeten worden. Het impactonderzoek zou andere tarifieringssystemen moeten onderzoeken.
- Het impactonderzoek zou moeten aangeven hoe de resultaten te vergelijken zijn met de voorgaande onderzoeken en de business as usual (projectie zonder wijziging van maatregel).

Aandachtspunten over de gevolgen voor het openbaar vervoer

- Welke hypothese wordt er gehanteerd voor de samenstelling van het bus-, tram- en metro-park in de modellering om te komen tot de voorgestelde globale toename met 4,5% van het aantal reizigerskilometers in het scenario F, en een toename van 2,6% met de bezoekers. Hoe zijn de reizigerskilometers samengesteld? Wat zijn de hypothesen per vervoersonderneming (MIVB, TEC, De Lijn, NMBS)?
- De parameter reizigerskilometers is niet ideaal om de bijkomende vraag te kennen: op het vlak van afgelegde kilometers hebben enkele bijkomende reizigers die een lang traject afleggen hetzelfde effect als veel bijkomende reizigers die korte afstanden afleggen.
- Het geniet de voorkeur te werken met de aantallen bijkomende reizigers en te verduidelijken welk aandeel de trajecten binnen Brussel betreft en welk aandeel de trajecten naar en vanuit Brussel, en ook de verschillende tijdsblokken te onderscheiden, om hier operationeel op te anticiperen.

- De impact op het wegennet moet verduidelijkt worden, in het bijzonder op de toegangswegen naar en vanuit Brussel, zo mogelijk ook per periode. Het verkeer naar en van welbepaalde parkeerterreinen zal mogelijk ook het openbaarvervoer in die gebieden beïnvloeden.