

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2020/41727]

20 MEI 2020. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone. — Erratum

In het *Belgisch Staatsblad* van 28 mei 2020, akte nr. 2020/41479, moet volgende bijlage worden toegevoegd :

VERSLAG AAN DE REGERING

Artikel 5 van het besluit van 25 januari 2018 voorziet in een beperking van het toegangsrecht die alleen betrekking heeft op personenauto's (categorie M) en lichte voertuigen voor goederenvervoer (N1), met uitsluiting van met name vrachtauto's van meer dan 3,5 ton (categorieën N2 en N3).

Wat de beoogde verbetering van de luchtkwaliteit en de gezondheid van de Brusselaars betreft: "de twee voertuigcategorieën, personenauto's enerzijds en vrachtauto's van meer dan 3,5 ton anderzijds, bevinden zich in vergelijkbare situaties aangezien zij allebei verontreinigende stoffen uitstoten en ingedeeld zijn volgens de euronormen". Op grond van het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie moet het verschil in behandeling tussen de twee voertuigcategorieën bijgevolg objectief gerechtvaardigd en geproportioneerd zijn.

Dit verslag aan de regering vermeldt wat volgt om dit verschil in behandeling te verantwoorden.

Het wegverkeer draagt bij tot de verslechtering van de luchtkwaliteit in het BHG door de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM_{2,5}, PM10 en Black Carbon (BC)). Het wegverkeer is namelijk de belangrijkste bron van NO_x (69 % in 2017) en de op een na belangrijkste van fijnstof (30% van de PM_{2,5}-uitstoot in 2017).

Vrachtauto's van +3,5 t dragen bij tot de verslechtering van de luchtkwaliteit in het BHG in de volgende verhoudingen (1):

Verdeling van de emissies van het wegtransport in het BHG – 2017

Categorie	Personen-wagens	Bestel-wagens	Bussen	Vracht-wagens	Brommers – moto's
	M1	N1	M2 - M3	N2 - N3	L
Afgelegde km	80,6%	13,6%	1,3%	3,4%	1,1%
NO _x	53,0%	18,5%	10,3%	18,0%	0,2%
PM _{2.5}	64,0%	18,2%	5,2%	12,2%	0,4%
PM10	64,5%	18,0%	4,9%	12,2%	0,4%
BC	61,7%	20,4%	6,0%	11,8%	0,1%

Sinds 1 april 2016 zijn vrachtauto's van +3,5 t onderworpen aan het stelsel van de kilometerheffing in functie van milieucriteria ("Viapass") op het gehele wegennet van het Brussels Gewest. Deze tarifiering heeft niet enkel tot doel het aantal afgelegde kilometers te verminderen, maar verschilt ook naargelang het gewicht, de euronorm en het type weg (een hoger tarief in de stad dan op de autoweg).

Volgens de voorbereidende werken van de Viapass-ordonnantie is het kilometerheffingsmechanisme dat ze invoert voor vrachtauto's van meer dan 3,5 ton, er met name op gericht "bij te dragen tot de verbetering van de milieuprestaties van het vervoersysteem door de luchtverontreiniging zwaarder te belasten op basis van de verontreinigende kenmerken van de voertuigen die aan de kilometerheffing onderworpen zijn."

Zo wordt de kilometerheffing opgesplitst in, enerzijds, 'infrastructuurkosten' en, anderzijds, 'externe kosten' die gebaseerd zijn op de uitstoot van verontreinigende stoffen door het betrokken voertuig. De bovengenoemde voorbereidende werken geven in dat verband het volgende aan: "De kilometerheffing als vergoeding voor externe kosten kan verschillen naargelang de euro-emissieklasse van het voertuig waarvan sprake is in artikel 9, 9°. Een hogere (milieuvriendelijkere) euro-emissieklasse komt tot uitdrukking in een lagere heffing."

Dit principe wordt vastgelegd in artikel 9, 9° van de Viapass-ordonnantie, dat de berekeningsfactoren bepaalt voor de verschuldigde toeslag op de externe kosten die varieert van 1,1 (Euro IV of hoger) tot 8,3 en 10 (Euro II en lager) naargelang de betrokken tariefzone.

Anders dan in de andere twee gewesten is dit systeem van kilometerheffing van toepassing op het volledige wegennet in het Brussels Gewest (dus niet alleen op de autowegen en gewestwegen) en is zijn doel dus specifiek gericht op de verbetering van de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied, waar het tarief bovendien een stuk hoger ligt.

Het Viapass-systeem, zoals het in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt toegepast, is dus gebaseerd op het principe dat 'de vervuiler betaalt' en onderwerpt de toegang tot het stedelijk gebied aan een per km te betalen bedrag in functie van de euronorm. Bij hetzelfde aantal afgelegde kilometers (bijvoorbeeld 10 000 kilometer) wordt op een voertuig uit de categorie EURO IV en een voertuig uit de categorie EURO II een vergoeding toegepast van respectievelijk 1.050 en 1.990 euro.

Op die manier dragen voertuigen met een maximaal toegelaten gewicht van meer dan 3,5 ton al bij tot het bereiken van de door de LEZ beoogde doelstellingen. Na de invoering van de kilometerheffing is de vernieuwing van het wagenpark in deze voertuigcategorie bovendien sterk versneld.

De verslagen, opgesteld door de interregionale entiteit Viapass, tonen de doeltreffendheid van dit systeem aan in het streven om de betrokken wagenparken te vernieuwen:

- het aandeel van de vrachtwagens die aan de Euro 6-norm voldoen, steeg met 52 % in 2 jaar (van 43 % in het 1e halfjaar van 2017 tot 65 % in het 1e halfjaar van 2019);
- het aandeel van de vrachtwagens die aan de Euro 1- en 2-normen voldoen en van de pre-Euro-vrachtwagens daalde in België in 2 jaar met 43 % (van 3,2 % in het 1e halfjaar 2017 en tot 1,8 % in het 1e halfjaar 2019). Het aandeel van de Euro 3-vrachtwagens daalde met 50 % (van 6,3 % in het 1e halfjaar 2017 en tot 3,2 % in het 1e halfjaar 2019).

In het kader van de bepaling van de nieuwe toegangscriteria in de LEZ voor alle types voertuigen voor de periode 2025-2035, zou de regering de afwijking voor vrachtwagens in het kader van de lage-emissiezone opnieuw ter discussie kunnen stellen. Verder, zoals aangekondigd in het Brussels luik van het Nationaal Energie Klimaat Plan 5NEKP) en in het Gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move' zal de regering een hervorming van de verkeersfiscaliteit onderzoeken binnen de context van een voortzetting van de Lez

In dat verband voorziet artikel 18, zesde lid, van het LEZ-besluit bovendien in een mechanisme voor de opvolging van de maatregelen die het oplegt, wat getuigt van de bereidheid van de regering om eventueel wijzigingen in het systeem aan te brengen als dat nodig is om de nagestreefde doelstellingen te bereiken.

Met het oog op het voortbestaan van het LEZ-systeem (dat in de toekomst zal kunnen evolueren), is dit ontwerpbesluit er bijgevolg op gericht de afwijking voor voertuigen van +3,5 t te handhaven aangezien die voertuigen onderworpen zijn aan een maatregel die hetzelfde doel beoogt als de LEZ, namelijk de verbetering van de luchtkwaliteit door de vernieuwing van het wagenpark te stimuleren, en die gebaseerd is op het principe dat 'de vervuiler betaalt'.

Ten slotte laten we nog opmerken dat, voor de andere categorieën van motorvoertuigen:

- de kilometerheffing van toepassing is op alle voertuigen gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt. Naast de categorieën N2 en N3, zijn dus eveneens tractors (categorie T) en andere off-road voertuigen van meer dan 3,5 t onderworpen aan een tarief gebaseerd op hun milieuprestaties;

- volgens de gegevens van Leefmilieu Brussel de uitstoot van motorrijwielen (categorie L) relatief beperkt is op gewestelijke schaal. Daarom, en wegens operationele beperkingen (slechte kwaliteit van de gegevens in functie van de euronorm in de databank van de DIV en

positionering van de ANPR-camera's) heeft de regering ook de afwijking voor deze categorie gehandhaafd. In het kader van de evaluaties voorzien in artikel 18, lid 6 van het besluit, zal het aandeel van deze categorie in de uitstoot worden gemonitord.

Nota

(1) Bron: Leefmilieu Brussel, Emissie-inventaris - 2017
<https://leefmilieu.brussels/themas/lucht-klimaat/luchtkwaliteit/de-uitstoot-van-verontreinigende-stoffen-die-de-luchtkwaliteit>