



DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

NOTA AAN DE LEDEN VAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Voorontwerp van besluit tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones

1. SITUERING

In uitvoering van het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019 werd een reglementering voor lage-emissiezones (LEZ) uitgewerkt. Op 27 november 2015 bekrachtigde de Vlaamse Regering het decreet betreffende lage-emissiezones (LEZ-decreet). In uitvoering van dit decreet werd vervolgens op 26 februari 2016 het besluit betreffende lage-emissiezones (LEZ-besluit) definitief goedgekeurd, waarin o.a. de toegangscriteria nader zijn bepaald. Dit besluit werd nog gewijzigd op 24 februari 2017 en 31 maart 2017.

Het LEZ-decreet werd op 8 juni 2018 aangepast aan de verordening 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad over de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en over het vrije verkeer van die gegevens en op 3 mei 2019 om het gebruik van mobiele ANPR-camera's toe te laten en een aantal optimalisaties door te voeren op basis van de opgedane praktijkervaring in de stad Antwerpen.

Vanaf 1 januari 2020 verstrengen de toegangsvoorwaarden binnen een LEZ. Dit blijkt problemen op te leveren voor bepaalde voertuigen van de categorie T¹. Deze voertuigcategorie werd opgenomen in het toepassingsgebied van een LEZ naar aanleiding van het advies van de MORA. De achterliggende motivatie hierbij was dat voertuigen van de categorie T die worden ingezet voor het vervoer van goederen, omwille van het rechtvaardigheidsbeginsel onder het toepassingsgebied van een LEZ moeten vallen zodat deze voertuigen gelijk behandeld worden als de voertuigen van de categorie N². Dit principe werd ook bij de kilometerheffing voor vrachtwagens gehanteerd. Het in het besluit opgenomen verstrengingspad voor voertuigen van de categorie T is gebaseerd op de bepalingen in de Europese regelgeving voor de hoogste vermogensklassen, in de veronderstelling dat alleen de hoogste vermogensklassen als trekker in een LEZ zouden worden ingezet. Dit verstrengingspad voorziet dat voertuigen van de categorie T tot 9 à 10 jaar oud mogen zijn om een LEZ binnen te mogen rijden, en is gelijkaardig aan het verstrengingspad voor de zware vrachtwagens.

Nu blijken echter ook voertuigen van de categorie T met lagere vermogensklassen te worden ingezet binnen een LEZ, o.a. voor het onderhoud van het openbaar domein. Het vooropgestelde verstrengingspad heeft onbedoelde gevolgen voor deze voertuigen. Voor voertuigen van de categorie T met een vermogen lager dan 37 kW bestaan geen emissiefasen IIIB en IV. In praktijk betekent dit dat dergelijke voertuigen vanaf 1 januari 2020 alleen in een LEZ zijn toegelaten als ze aan emissiefase V voldoen. Voor voertuigen met een vermogen tussen 37 kW en 56 kW en tussen 56 kW en 130 kW bestaat geen emissiefase IV. Vanaf 1 januari 2025 moeten dergelijke voertuigen dus in realiteit aan emissiefase V voldoen om een LEZ binnen te kunnen rijden. De toegestane

¹ land- of bosbouwtrekkers op wielen

² motorvoertuigen met ten minste vier wielen die ontworpen en gebouwd zijn voor het vervoer van goederen.

levensduur om een LEZ binnen te kunnen rijden, ligt voor deze voertuigen dus een pak lager dan bedoeld. Een correctie van de toegangsvoorwaarden voor deze categorie dringt zich dan ook op.

Verder wordt vanaf 1 januari 2020 in de stad Gent een LEZ ingevoerd waardoor de stad Antwerpen niet langer de enige stad in Vlaanderen zal zijn waar een LEZ van toepassing is. Personen met een handicap die in aanmerking komen voor een vrijstelling, zullen hun voertuig dan niet langer alleen bij de stad Antwerpen kunnen registreren, maar hiervoor ook bij de stad Gent terecht kunnen. Dit gegeven zorgt ervoor dat een specifieke bepaling bij de vrijstelling voor personen met een handicap niet meer te controleren valt en dat een andere bepaling leidt tot het ongewenste effect dat het voertuig wel in aanmerking komt voor een vrijstelling als het voertuig bij de stad Gent wordt geregistreerd, maar niet in aanmerking komt voor een vrijstelling als het bij de stad Antwerpen wordt geregistreerd. Ook hier dringt een correctie zich op.

Tot slot wordt er van de gelegenheid gebruik gemaakt om, op basis van de huidige kennis, nog enkele kleine correcties aan te brengen. Bijsturingen met een grotere impact, zoals de opname van voertuigen van de categorie L in het toepassingsgebied, zijn momenteel niet aan de orde omdat hiertoe onderzoek nodig is. De tijd hiervoor ontbreekt omdat het belangrijk is dat de voorgestelde wijzigingen op 1 januari 2020 in werking kunnen treden om problemen en onbedoelde effecten te vermijden.

2. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

In artikel 1 worden 2 definities gewijzigd.

- De definitie van DIV, de dienst Inschrijvingen Voertuigen, wordt vervangen door de definitie van de Kruispuntbank Voertuigen omdat doorheen het besluit niet meer van de databank van DIV wordt gesproken maar van de Kruispuntbank, wat de officiële benaming is van de bedoelde databank.
- Er wordt een definitie voor het nationaal contactpunt opgenomen omdat, naar aanleiding van de recente wijziging van de wet houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen, in de toekomst ook voertuiggegevens zullen kunnen worden uitgewisseld via het nationaal contactpunt in functie van het beheer en de handhaving van LEZ's. Nederland beschikt momenteel al over een gelijkaardige wetgeving. Het is dan ook onze bedoeling om vanaf 1 januari 2020 de voertuiggegevens van de Nederlandse voertuigen die in een LEZ worden gedetecteerd, op te vragen via het nationaal contactpunt zodat Nederlandse bezoekers hun voertuig niet meer moeten registreren. Deze voorziene werkwijze heeft gevolgen voor bepalingen vermeld in artikel 2 en artikel 4 van het LEZ-besluit.

Artikel 2 wordt gewijzigd om een antwoord te bieden aan de problematiek die betrekking heeft op voertuigen van de categorie T. Vooreerst wordt voor de voertuigen van de categorie T een nieuwe fase toegevoegd aan het verstrengingspad, omdat sinds de goedkeuring van het LEZ-besluit in 2016 via de verordening 2016/1628 een nieuwe emissiefase (fase V) is ingevoerd. Het volledige verstrengingspad wordt hierdoor gelijkaardig aan het verstrengingspad voor de zware vrachtwagens. Nieuwe voertuigen van de categorie T met een vermogen vanaf 19 kW tot 56 kW en een vermogen gelijk aan of hoger dan 130 kW moeten volgens de Europese verordening vanaf 1 januari 2019 aan fase V voldoen. Nieuwe voertuigen van de categorie T met een vermogen vanaf 56 kW tot 130 kW moeten volgens de Europese verordening vanaf 1 januari 2020 aan fase V voldoen. Rekening houdend met de tijdelijke vrijstelling die wordt ingevoerd, is het echter niet nodig om een onderscheiden regeling per vermogensklasse van de T-motorvoertuigen in te voeren. Vanaf 1 januari 2028 moeten voertuigen die binnen deze categorie vallen en die niet zullen genieten van de vrijstelling, aan deze emissiefase voldoen om een LEZ te kunnen binnenrijden, wat dus betekent dat op dat ogenblik deze voertuigen maximaal 9 jaar oud zijn. Ook in de eerdere verstrengingsfasen wordt een termijn van ongeveer 9 jaar gehanteerd.

Omwille van het (gedeeltelijk) ontbreken van de emissiefase IIIb en IV voor de T-motorvoertuigen

met een vermogen lager dan 130 kW wordt in artikel 2, §1, 4°, voor die voertuigen een tijdelijke vrijstelling voorzien. Deze vrijstelling vervalt op 1 januari 2029, met name op het ogenblik dat voor alle vermogensklassen van de T-voertuigen 9 jaar verstreken is na de invoering van de emissienorm fase V. Op die manier wordt het best aangesloten bij de oorspronkelijke reden voor de opname van de categorie T in het toepassingsgebied en wordt vermeden dat een heel complexe regelgeving moet worden uitgewerkt met een verstrengingspad per vermogensklasse dat rekening houdt met de complexe Europese regelgeving hierover. Doordat de vrijstelling vervalt op 1 januari 2029 wordt evenwel ook voor de T-voertuigen met een lagere vermogensklasse het verstrengingspad niet losgelaten. De impact op de effectiviteit is vermoedelijk heel beperkt omdat het aandeel voertuigen met een lagere vermogensklasse dat buiten het toepassingsgebied wordt gesteld zeer klein is.

De vrijstellingen voor personen met een handicap worden gewijzigd:

- In punt e) wordt de bepaling dat de toegang slechts voor één voertuig per speciale kaart kan worden aangevraagd, geschrapt. Deze bepaling had tot doel om fraude te voorkomen, maar kan niet meer worden gecontroleerd zodra de registratie van de vrijstellingen in meerdere LEZ's kan gebeuren. De domicilievereiste lijkt bovendien afdoende om fraude te voorkomen.
- In punt f) wordt de bepaling geschrapt dat de vrijstelling voor een aangepast voertuig alleen kan worden aangevraagd voor voertuigen die voor de invoering van de toegangsvoorwaarden zijn ingeschreven. Deze bepaling had tot doel om personen met een handicap die hun aangepast voertuig moesten vervangen, toch te stimuleren om een milieuvriendelijker voertuig aan te kopen. Deze bepaling heeft echter als onbedoeld effect dat een voertuig bij registratie in de ene LEZ wel voldoet aan de vrijstellingsvoorwaarden (omdat de LEZ er pas later wordt ingevoerd), maar bij registratie in de andere LEZ niet voldoet aan de vrijstellingsvoorwaarden. Aangezien de vrijstelling in alle LEZ's geldt, is dit niet logisch. Deze bepaling wordt dan ook geschrapt. Verder wordt verduidelijkt dat het niet alleen om voertuigen gaat die gebruikt worden voor het vervoer van een persoon met een handicap, maar dat dit voertuig uiteraard ook bestuurd kan worden door de persoon met de handicap.
- In beide punten wordt de bepaling dat de toegang geldt tot de eerstvolgende wijziging van de toegangsvoorwaarden, vervangen door een geldigheidsduur van 5 jaar om de ruimte voor interpretatie in te perken en omdat in de periode 2027/2028 de verdere verstrengingen elkaar snel opvolgen. De bepaling had oorspronkelijk tot doel om op geregelde tijdstippen te kunnen controleren of nog steeds aan alle vrijstellingsvoorwaarden is voldaan. Een termijn van 5 jaar lijkt daartoe redelijk.
- In punt h) wordt de vrijstelling verruimd omdat er andere systemen dan rolstoelliften blijken te bestaan om een rolstoel met de gebruiker in het voertuig te plaatsen, die grotere investeringen vergen. De formulering is afgestemd op de formulering in het Brusselse LEZ-besluit en heeft als voordeel dat het technologieneutraal is. Eventuele discriminatie tussen systemen met hetzelfde doel wordt zo vermeden.

Verder wordt verduidelijkt dat voertuigen op LPG en bio-ethanol met benzinevoertuigen worden gelijkgesteld. Ook deze formulering is afgestemd met het Brusselse LEZ-besluit en stemt overeen met de toepassing in de praktijk. De wijziging zorgt voor meer duidelijkheid en rechtszekerheid.

Artikel 2 wordt verder aangepast aan de mogelijkheden die de recente wijziging van de wet houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen biedt. Door deze wetswijziging zullen voertuiggegevens uit buitenlandse kentekenregisters kunnen worden opgevraagd als de betrokken lidstaat een gelijkaardige regelgeving heeft. In dat geval zullen voertuigen van die lidstaat niet meer moeten worden geregistreerd. Bij het toezicht zullen deze voertuigen immers op eenzelfde manier kunnen behandeld worden als de binnenlandse voertuigen, wat inhoudt dat, net als bij de binnenlandse voertuigen, de euronorm onbekend is als het niet aanwezig is in de, via het nationaal contactpunt, opgevraagde gegevens uit het betrokken nationale kentekenregister. Deze wijziging zorgt dus voor minder administratieve lasten en verhoogt het draagvlak en de effectiviteit.

Artikel 3 wijzigt artikel 4 van het LEZ-besluit. De deadline voor registratie wordt ook gewijzigd. De registratie moet uiterlijk de dag na het binnenrijden van de LEZ gebeuren i.p.v. uiterlijk na 24 uur. Deze wijziging brengt de regelgeving in lijn met de gangbare praktijk. De tijdslimiet van 24 uur bleek in de praktijk immers moeilijker hanteerbaar.

Momenteel moeten buitenlandse voertuigen die aan de toegangsvoorwaarden voldoen, maar die te laat werden geregistreerd, door de LEZ-inrichter op dezelfde manier worden behandeld als voertuigen die niet aan de toegangsvoorwaarden voldoen, maar die de LEZ toch zijn binnengereden. Dit zorgt voor onbegrip en wrevel bij buitenlandse bestuurders. Om hier een oplossing voor te bieden krijgen LEZ-inrichters, via een aanpassing in artikel 4, de mogelijkheid om aanvullende voorwaarden (bijv. een retributie) op te leggen aan het regulariseren van laattijdige registraties. De wijziging heeft geen (negatieve) impact op de effectiviteit van de maatregel aangezien het om het regulariseren van voertuigen gaat, die aan de toegangsvoorwaarden voldoen.

De registratieverplichting voor euro 3 dieselveertuigen met een roetfilter wordt geschrapt omdat de aanwezigheid van een roetfilter vanaf 1 januari 2020 geen element van de toegangsvoorwaarden meer vormt. Daarnaast wordt een tijdelijke registratieverplichting ingevoerd voor voertuigen van de categorie T die onder de ingevoerde vrijstelling vallen, doch dit alleen voor zover zij niet voldoen aan de emissienormen. Het vermogen is momenteel namelijk niet gekend in de LEZ-databank. Een smalspoortractor met emissiefase II zou bijv. als in overtreding worden beschouwd, behalve als het voertuig geregistreerd is als een voertuig dat niet onder het toepassingsgebied valt.

Met artikel 4 wordt in artikel 6 van het LEZ-besluit de term “vaststeller” overal vervangen door de term “LEZ-toezichthouder” om de terminologie in het besluit in overeenstemming te brengen met de terminologie die in het decreet wordt gehanteerd.

Met artikel 5 wordt in artikel 7 van het LEZ-besluit de bepaling over de wijze van betaling geschrapt om de lokale overheden zelf de vrijheid te geven om de betalingswijzen vast te leggen in hun LEZ-reglementering. Daarnaast worden ook nadere bepalingen opgenomen met betrekking tot de consignatiemogelijkheid, die recent in het decreet werd toegevoegd.

Tot slot is het de bedoeling dat dit wijzigingsbesluit in werking treedt op 1 januari 2020. Omdat deze deadline mogelijk niet meer wordt gehaald, wordt ervoor geopteerd om de wijzigingen in artikel 2 retroactief in werking te laten treden op 1 januari 2020. Zoals hoger vermeld is het immers de bedoeling van dit wijzigingsbesluit om een aantal onbedoelde effecten die vanaf 1 januari 2020 kunnen optreden, te vermijden. De wijzigingen in artikel 2 die retroactief in werking treden op 1 januari 2020, zijn alle in het voordeel van de gebruiker. Wijzigingen in artikel 2 die voor bepaalde gebruikers in het nadeel werken, zoals het invoeren van een extra fase in het verstrengingspad voor voertuigen van de categorie T, hebben pas een impact na 2025. De retroactieve invoering van deze wijzigingen heeft voor deze gebruikers dus geen gevolgen.

Het voorontwerp van besluit gaat als bijlage 1.

3. BUDGETTAIRE WEERSLAG

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Het advies van de Inspectie van Financiën van 1 juli 2019 gaat als bijlage 2 en stelt dat het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist is.

4. WEERSLAG OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget van de Vlaamse overheid, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

5. WEERSLAG OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft een positieve weerslag op de lokale besturen die een LEZ hebben ingevoerd:

- De wijzigingen hebben een positieve impact op de personeelsinzet of de werkingsuitgaven. Door de wijzigingen zal voor sommige buitenlandse voertuigen de registratieverplichting verdwijnen. Dit zorgt voor minder administratieve lasten, zowel bij de lokale overheden als bij de buitenlandse bezoekers, en vermijdt dat boetes moeten worden verstuurd naar bezoekers uit bepaalde landen die zich niet hebben geregistreerd maar die toch over een toegelaten voertuig beschikken. De positieve impact is hoger dan de negatieve impact van de registratieverplichting voor voertuigen van de categorie T met een vermogen lager dan of gelijk aan 130 kW die niet aan de toegangsvoorwaarden voor de hogere vermogens voldoen. Het aantal te registreren voertuigen van de categorie T zal immers zeer beperkt zijn en in verhouding met het aantal te registreren buitenlanders eerder verwaarloosbaar.
- De wijzigingen hebben een positieve weerslag op de noodzakelijke investeringen van de lokale overheden. Door voertuigen van de categorie T die worden ingezet voor het onderhoud van het openbaar domein (met een vermogen lager dan 37 kW) buiten het toepassingsgebied te stellen, vervalt de nood aan investeringen in nieuwe onderhoudsvoertuigen die voldoen aan fase V.
- De wijzigingen hebben geen directe impact op de ontvangsten.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het voorontwerp van besluit werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2019/229 van 7 juni 2019.

Er is geen RIA opgemaakt omdat de inhoudelijke effecten van de bepalingen met een regulerend effect op de burger beperkt zijn en, gelet op de toepassing van de proportionaliteitsregel, niet opwegen tegen de uitvoering van een RIA.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bovengenoemd voorontwerp van besluit tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones;
- 2° de Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid, te gelasten over voornoemd voorontwerp van besluit het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

Koen VAN DEN HEUVEL
Vlaams minister van Omgeving,
Natuur en Landbouw