

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 février 2023

PROPOSITION DE RÉSOLUTIONvisant à soutenir
la croissance durable
de la mobilité partagée en Belgique**Rapport**fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
M. Emmanuel Burton**SOMMAIRE****Pages**

I. Procédure	3
II. Exposé introductif de l'auteur principal	4
III. Discussion	5
IV. Votes	9
V. Annexes	12

*Voir:*Doc 55 **2138/ (2020/2021)**:001: Proposition de résolution de M. Van den Bergh.
002 à 005: Amendements.**Voir aussi:**007: Rapport auditions.
008: Texte adopté par la commission.BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 februari 2023

VOORSTEL VAN RESOLUTIEbetreffende de ondersteuning
van de duurzame groei
van gedeelde mobiliteit in België**Verslag**namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer **Emmanuel Burton****INHOUD****Blz.**

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de hoofdindieners	4
III. Bespreking	5
IV. Stemmingen	9
V. Bijlagen	12

*Zie:*Doc 55 **2138/ (2020/2021)**:001: Voorstel van resolutie van de heer Van den Bergh.
002 tot 005: Amendementen.**Zie ook:**007: Verslag hoorzittingen.
008: Tekst aangenomen door de commissie.

08783

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
 Ecolo-Groen Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda
 PS Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta
 VB Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
 MR Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
 cd&v Jef Van den Bergh
 PVDA-PTB Maria Vindevoghel
 Open Vld Marianne Verhaert
 Vooruit Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Jasper Pillen, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés Josy Arens

N-VA : *Nieuw-Vlaamse Alliantie*
 Ecolo-Groen : *Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
 PS : *Parti Socialiste*
 VB : *Vlaams Belang*
 MR : *Mouvement Réformateur*
 cd&v : *Christen-Democratisch en Vlaams*
 PVDA-PTB : *Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
 Open Vld : *Open Vlaamse liberalen en democraten*
 Vooruit : *Vooruit*
 Les Engagés : *Les Engagés*
 DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
 INDEP-ONAFH : *Indépendant – Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
 QRVA Questions et Réponses écrites
 CRIV Version provisoire du Compte Rendu Intégral
 CRABV Compte Rendu Analytique
 CRIV Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
 PLEN Séance plénière
 COM Réunion de commission
 MOT Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV Beknopt Verslag
 CRIV Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
 PLEN Plenum
 COM Commissievergadering
 MOT Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions des 25 janvier 2022 et 24 janvier 2023.

I. — PROCÉDURE

Lors de sa réunion du 22 février 2022, votre commission a décidé de demander l'avis de personnes ou d'organismes extraparlimentaires (art. 28, 1, Rgt.), à savoir:

- le ministre des Finances
- le SPF Finances
- les partenaires sociaux
- l'Office national de sécurité sociale
- le ministre en charge de la Mobilité
- le SPF Mobilité et Transports
- la SNCB
- les Régions
- la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV)
- Cambio
- Olympus Mobility
- Mobipunt
- Fietzersbond
- Fietsberaad
- GRACQ
- Poppy, Flexigo, ...
- Traxio

Lors de sa réunion du 22 mars 2022, M. Nicolas Parent, qui était le rapporteur désigné initialement le 25 janvier 2022, mais qui ensuite est devenu co-auteur de la proposition de résolution, a été remplacé par M. Emmanuel Burton.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 25 januari 2022 en 24 januari 2023.

I. — PROCEDURE

Tijdens haar vergadering van 22 februari 2022 heeft uw commissie beslist het advies te vragen van personen of instellingen die niet tot het Parlement behoren (artikel. 28, 1, van het Reglement), met name van:

- de minister van Financiën
- de FOD Financiën
- de sociale partners
- de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid
- de minister bevoegd voor Mobiliteit
- de FOD Mobiliteit en Vervoer
- de NMBS
- de gewesten
- de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV)
- Cambio
- Olympus Mobility
- Mobipunt
- de Fietzersbond
- het Fietsberaad
- GRACQ
- Poppy, Flexigo, ...
- Traxio

Tijdens de vergadering van 22 maart 2022 werd de heer Nicolas Parent, die op 25 januari 2022 als rapporteur was aangewezen en inmiddels mede-indiener van het voorstel van resolutie was geworden, vervangen door de heer Emmanuel Burton.

Le 22 mars 2022, votre commission a également décidé d'organiser des auditions sur deux demi-journées.

Lors de l'audition du 3 mai 2022 ont été entendus:

- un représentant du Conseil central de l'Économie;
- M. Peter Van der Perre, *managing directeur*, et M. Kurt Marquet, *business development manager* chez ITS.be, et de M. Koen Van De Putte, *managing director* chez Olympus Mobility;
- M. Jeffrey Matthijs, directeur chez Autodelen.net;
- M. Frédéric Van Mallegheem, directeur Cambio Bruxelles.

Lors de l'audition du 24 mai 2022 ont été entendus:

- M. Erik Maes (FGTB), M. Bart De Crock, responsable sectoriel national de la CGSLB, et M. Koen Repriels, conseiller mobilité du service d'étude de la CSC;
- M. Pierre Courbe, chargé de mission, Fédération Inter Environnement Wallonie ASBL;
- M. Miguel Vertriest, collaborateur, "Netwerk Duurzame Mobiliteit";
- M. David Van Kesteren, directeur général, Mpact.

Les avis écrits obtenus sont joints au présent rapport. Le rapport des auditions est publié dans un document parlementaire distinct (DOC 55 2138/007).

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL

M. Jef Van den Bergh (cd&v) pointe l'impact des véhicules et souhaite promouvoir une mobilité durable. L'autopartage est l'un des moyens d'y parvenir et l'intervenant explique comment. L'autopartage existe sous différentes formes, dont le partage par des particuliers de leur véhicule personnel. Le texte a été débattu avec Autodelen.net, la coupole des organisations d'autopartage en Belgique. Pour plus de détails, l'auteur renvoie aux développements de la proposition de résolution (DOC 55 2138/001), qui entend présenter la mobilité

Op 22 maart 2022 heeft uw commissie tevens beslist om hoorzittingen te houden gespreid over twee halve dagen.

Tijdens de hoorzitting van 3 mei 2022 werden de volgende sprekers gehoord:

- een vertegenwoordiger van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven;
- de heren Peter Van der Perre, *managing director*, en Kurt Marquet, *business development manager* bij ITS.be, en de heer Koen Van De Putte, *managing director* bij Olympus Mobility;
- de heer Jeffrey Matthijs, directeur bij Autodelen.net;
- de heer Frédéric Van Mallegheem, directeur Cambio Brussel.

Tijdens de hoorzitting van 24 mei 2022 werden de volgende sprekers gehoord:

- de heer Erik Maes (ABVV), de heer Bart De Crock, nationaal sectoraal verantwoordelijke van de ACLVB, en de heer Koen Repriels, adviseur Mobiliteit ACV studiedienst;
- de heer Pierre Courbe, opdrachthouder, Fédération Inter Environnement Wallonie ASBL;
- de heer Miguel Vertriest, beleidsmedewerker, Netwerk Duurzame Mobiliteit;
- de heer David Van Kesteren, gedelegeerd bestuurder, Mpact.

De schriftelijke adviezen gaan als bijlage bij dit verslag. Het verslag van de hoorzittingen verschijnt in een afzonderlijk parlementair stuk (DOC 55 2138/007).

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENER

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) wijst op de impact van de voertuigen en wenst duurzame mobiliteit te bevorderen. Autodelen kan hiertoe bijdragen en de spreker verklaart op welke wijze. Autodelen bestaat onder verschillende vormen, met inbegrip van het delen van persoonlijke voertuigen door particulieren. De tekst werd doorsproken met Autodelen.net, de koepel van autodeelorganisaties in België. Voor nadere details wordt verwezen naar de toelichting bij het voorstel van resolutie (DOC 55 2138/001), dat een aanzet is om deelmobiliteit

partagée comme un choix à prendre en considération au même titre que la propriété privée. Le membre passe en revue les considérants et les demandes (*ibid.*, p. 10 et 11).

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) salue la proposition, mais attend des données concrètes sur la faisabilité des objectifs qui y sont définis.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) se dit d'autant plus enthousiaste à l'égard de la proposition que l'on circule de plus en plus à bord de véhicules plus lourds qui sont immobilisés la majeure partie du temps, alors que d'autres formes de mobilité se développent. Le membre considère que c'est une bataille à mener sur le plan social, mais aussi au niveau de l'environnement.

M. Emmanuel Burton (MR) soutient la proposition de résolution, qui est porteuse d'objectifs que s'est également fixés le groupe libéral.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB), M. Jasper Pillen (Open Vld) et M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) sont également favorables à la proposition de résolution.

Mme Vindevoghel estime que l'autopartage est une solution, certainement dans une ville comme Bruxelles confrontée à un manque de places de stationnement du fait d'une sous-utilisation de la voiture privée. La membre présente toutefois l'*amendement n° 13* (DOC 55 2138/003), qui tend à remplacer la demande 5 de la proposition de résolution (DOC 55 2138/001) par ce qui suit:

"5. de mentionner dans le contrat de gestion avec la SNCB que l'entreprise publique doit lancer sa propre plate-forme d'autopartage, qui serait proposée dans un maximum d'arrêts dans toute la Belgique et pour laquelle les moyens financiers nécessaires seraient mis à disposition par l'autorité fédérale;"

M. Vandenbroucke esquisse l'évolution favorable de l'autopartage à Gand et en énumère les avantages. Il compare l'autopartage aux évolutions qu'a connues le monde de la musique. Presque personne n'achète encore des supports individuels, préférant se procurer un accès à des services en ligne qui, pour un montant modeste, permettent d'accéder à une offre très étoffée.

te gaan beschouwen als een keuze naast privébezit. Het lid overloopt de consideransen en verzoeken (*ibid.*, blz. 10 en 11).

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) staat positief ten opzichte van het voorstel, maar verlangt informatie over de haalbaarheid van de doelstellingen.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) drukt zijn enthousiasme uit voor het voorstel, temeer er meer wordt gereden met zwaardere voertuigen die voor het grootste deel van de tijd stilstaan, terwijl ook andere vormen van mobiliteit zich ontwikkelen. Voor het lid gaat het om een strijd op sociaal vlak, maar ook op milieugebied.

De heer Emmanuel Burton (MR) steunt het voorstel van resolutie, dat overigens een aantal doelstellingen bevat die ook door de liberale fractie worden nagestreefd.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB), de heer Jasper Pillen (Open Vld) en ook de heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) zijn op hun beurt voorstander van het voorstel van resolutie.

Voor mevrouw Vindevoghel is autodelen een oplossing, zeker in een stad als Brussel met haar parkeerproblemen wanneer men geen intens gebruik maakt van de auto. Het lid dient evenwel een *amendement nr. 13* (DOC 55 2138/003) in dat ertoe strekt verzoek 5 van het voorstel van resolutie (DOC 55 2138/001) te vervangen als volgt:

"5. om in de beheersovereenkomst met de NMBS op te nemen dat het overheidsbedrijf een eigen deelplatform voor wagens dient op te starten dat in zo veel mogelijk stopplaatsen in gans België wordt aangeboden en waarvoor de nodige financiële middelen ter beschikking worden gesteld door de federale overheid;"

De heer Vandenbroucke schetst de gunstige evolutie van autodelen in Gent en somt de voordelen op. Hij vergelijkt autodelen met de ontwikkelingen in de muziekwereld. Bijna niemand koopt nog individuele muziekdragers, want men verschaft zich tegenwoordig toegang tot onlinediensten die over een ruim aanbod beschikken in ruil voor een klein bedrag.

B. Réponse de l'auteur principal

M. Jef Van den Bergh (cd&v) et consorts présentent l'amendement global n° 18 (DOC 55 2138/005), qui tend à remplacer le texte initial de la proposition de résolution par un nouveau texte intégrant plusieurs amendements présentés précédemment, de sorte que les amendements n°s 1 à 17, exception faite de l'amendement n° 3, deviennent sans objet (DOC 55 2138/004).

Cet amendement global est le résultat d'un consensus émanant des groupes de la majorité et tient compte des avis obtenus en commission. Pour plus de détails, il est renvoyé à la justification (DOC 55 2138/005, p. 6 et suivantes).

C. Réplique des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) insiste sur l'importance de la répartition des compétences entre l'État fédéral et les entités fédérées et sur la nécessité de la respecter. C'est aussi la raison pour laquelle il a présenté l'amendement n° 17 (DOC 55 2138/004), en tant que sous-amendement à l'amendement n° 10, qui tend à remplacer le terme "national" par le terme "interfédéral". Le membre constate que l'amendement global n° 18 a procédé à cette modification, de sorte que l'amendement n° 17 devient effectivement sans objet.

Bien que son groupe soit favorable à la proposition de résolution et à l'amendement n° 18, il s'interroge sur la demande 10, dans laquelle il est demandé au gouvernement fédéral "de faire le nécessaire pour que le transport partagé soit considéré non pas comme une alternative mais comme un complément aux transports publics, et de maintenir la croissance des investissements dans les transports publics".

Le membre défend en effet une utilisation rationnelle des moyens. Il considère dès lors que maintenir coûte que coûte des liaisons ferroviaires qui ne transportent que peu voire pas du tout de voyageurs n'a guère de sens. Une offre guidée par la demande doit être privilégiée car cette approche devrait quand même permettre de dégager des moyens. Il est cependant aussi évident qu'il faut prévoir des moyens supplémentaires.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) estime qu'il est certainement important de s'intéresser à la mobilité partagée, parce que la réduction des émissions de dioxyde de carbone est un des objectifs de toute politique environnementale. Libérer de l'espace public et réduire les coûts pour les particuliers sont des avantages supplémentaires. Au niveau local, les projets vont bon train.

B. Antwoorden van de hoofdindieners

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) c.s. dient een alomvattend amendement nr. 18 (DOC 55 2138/005) in, dat ertoe strekt de oorspronkelijke tekst van het voorstel van resolutie te vervangen door een nieuwe waarin een reeks eerder ingediende amendementen worden verwerkt, waardoor de amendementen nrs. 1 tot 17 met uitzondering van amendement nr. 3 vervallen (DOC 55 2138/004).

Dit alomvattend amendement is het resultaat van een consensus die bereikt werd door de fracties van de meerderheid en houdt rekening met de adviezen die de commissie heeft verkregen. Voor meer details wordt verwezen naar de verantwoording (DOC 55 2138/005, blz. 6 en volgende).

C. Replieken van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) wijst op het belang van bevoegdheidsverdeling tussen de Federale Staat en de deelstaten, die nageleefd dient te worden. Dit is ook de reden waarom hij een amendement nr. 17 (DOC 55 2138/004) heeft ingediend, als subamendement op amendement nr. 10 en dat ertoe strekt in dat amendement het woord "nationale" te vervangen door het woord "interfederaal". Het lid stelt vast dat het alomvattend amendement nr. 18 deze wijziging beoogt door te voeren, zodat amendement nr. 17 inderdaad vervalt.

Hoewel zijn fractie het voorstel van resolutie en het amendement nr. 18 gunstig genegen is, worden er vraagtekens geplaatst bij verzoek 10, waarin de federale regering wordt gevraagd "om ervoor te zorgen dat gedeeld vervoer niet gezien wordt als een alternatief maar als een aanvulling op openbaar vervoer, en om de groei van de investeringen in het openbaar vervoer te handhaven."

Het lid verdedigt immers het rationeel gebruik van de middelen en het heeft dan ook geen zin om koste wat het kost treinverbindingen met weinig of geen vervoer van passagiers te handhaven. Een vraaggestuurd aanbod verdient de voorkeur, omdat op deze wijze toch wel mogelijk middelen vrijkomen. Het is echter eveneens duidelijk dat bijkomende middelen noodzakelijk zijn.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) vindt aandacht voor deelmobiliteit zeker belangrijk, omdat het terugdringen van de uitstoot van koolstofdioxide een doelstelling is in het kader van het milieubeleid. Het uitsparen van publieke ruimte en kosten voor particulieren zijn bijkomende voordelen. Op lokaal vlak wordt trouwens al heel wat ondernomen. Het actieplan in Ninove strekt alvast tot

Le plan d'action à Ninove est à ce titre exemplaire et pourrait peut-être inciter l'autorité fédérale à soutenir davantage la mobilité partagée.

S'agissant des amendements, l'intervenante souligne que la mobilité partagée ne se limite pas à la flotte de voitures. Il est utile que les différentes dimensions soient prises en considération afin d'atteindre des objectifs plus larges. Quoi qu'il en soit, les auditions ont déjà amené les auteurs de l'amendement global n° 18 à suivre plusieurs avis.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) considère la proposition de résolution comme une noble initiative à laquelle son groupe ne peut s'opposer. Pour autant, force est de constater que la voiture est considérée comme un élément de la liberté individuelle et ce, pour de très nombreuses raisons.

L'intervenant présente en tout cas *les amendements n°s 19 et 20* (DOC 55 2138 /005), qui visent à aménager des places de stationnement pour favoriser les voitures partagées. Le membre déplore ainsi que les fonctionnaires doivent choisir entre disposer d'un abonnement aux transports en commun et utiliser la voiture. Pour de plus amples détails, il est renvoyé à la justification des amendements.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) constate que le marché libre a débouché sur une multitude de petites initiatives, qui ont fait naître des différences entre la ville et la campagne, où il est plus difficile de développer la mobilité partagée en raison de perspectives bénéficiaires réduites. C'est la raison pour laquelle l'amendement n° 3 a été présenté: celui-ci charge la SNCB, présente sur l'ensemble du territoire, de développer sa propre plateforme d'autopartage et de la mettre à disposition à un maximum d'arrêts (*cf. supra*). Indépendamment de ces considérations, les transports en commun demeurent le principal vecteur de mobilité partagée.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) se réjouit de l'amendement global n° 18, qui a tenu compte de plusieurs observations formulées par le groupe libéral. Elle votera dès lors en faveur de la proposition de résolution.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) a déjà exprimé son soutien précédemment. Il évoque la situation à Gand, où 16.132 Gantois utilisent actuellement plus de 700 voitures partagées, faisant de Gand la capitale de l'autopartage en Belgique. C'est grâce aux initiatives de l'administration communale visant à soutenir l'autopartage. L'offre de l'autopartage n'est pas une mission essentielle de la SNCB, qui doit se focaliser sur le rail.

voirbeeld en kan misschien ook de federale overheid aanspreken om deelmobiliteit meer te ondersteunen.

Wat de amendementen betreft, onderstreept de spreker dat deelmobiliteit zich niet tot het wagenpark beperkt. Nuttig is dat de verschillende aspecten in beschouwing worden genomen om de bredere doelstellingen te bereiken. De hoorzittingen hebben er in ieder geval toe geleid dat de indieners van het alomvattend amendement nr. 18 een aantal adviezen hebben gevolgd.

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) beschouwt het voorstel van resolutie als een nobel initiatief, waar zijn fractie zich niet tegen kan verzetten. Toch kan men niet om het feit heen dat de auto als een stuk individuele vrijheid wordt opgevat en daar zijn veel redenen voor.

De spreker dient alvast de *amendementen nrs. 19 en 20* (DOC 55 2138 /005), die parkeermaatregelen beogen ter bevordering van deelauto's. Zo betreurt hij de keuze die ambtenaren moeten maken tussen het beschikken over een abonnement voor het openbaar vervoer en het gebruik van de automobiel. Voor meer details wordt verwezen naar de verantwoording bij deze amendementen.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) stelt vast dat de vrije markt tot vele kleine initiatieven leidt, waardoor er verschillen ontstaan tussen de stad en het platteland, waar het moeilijker is om deelmobiliteit tot stand te brengen, omdat de winstmogelijkheden er kleiner zijn. Dit verklaart dan ook de indiening van het amendement nr. 3, dat de verantwoordelijkheid legt bij de NMBS, die over het hele grondgebied aanwezig is, om een deelplatform te ontwikkelen en tegelijkertijd in zoveel mogelijk stopplaatsen te voorzien (*supra*). Los daarvan blijft het openbaar vervoer de belangrijkste vector om deelmobiliteit tot stand te brengen.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) verheugt zich over het alomvattend amendement nr. 18 dat met een aantal bedenkingen van de liberale fractie rekening heeft gehouden. Ze zal dan ook voor het voorstel van resolutie stemmen.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) had zijn steun eerder al betuigd. Hij verwijst naar de situatie in Gent, waar thans meer dan 700 deelauto's door 16.132 Gentenaren worden gebruikt. Dat maakt van Gent de autodeelhoofdstad van België. Dit is dankzij initiatieven die het stadsbestuur neemt om autodelen actief te ondersteunen. Deelauto's aanbieden is geen kernopdracht van de NMBS, zij moet zich focussen op het spoor.

L'intervenant fait également remarquer que l'autopartage n'est pas l'apanage du secteur privé. La première forme d'autopartage à Gand est organisée par des particuliers et compte des milliers d'utilisateurs. Le fait qu'en ces temps, une partie importante du budget du ménage soit consacrée à la voiture, qui est de surcroît la plupart du temps à l'arrêt, reste difficile à comprendre.

D. Réponses supplémentaires de l'auteur principal

M. Jef Van den Bergh (cd&v) estime qu'il n'est pas opportun d'adopter les amendements n^{os} 19 et 20. Les propositions de leurs auteurs sont formulées de façon à la fois trop détaillée et trop générale. Les mesures de stationnement peuvent être examinées ultérieurement et de préférence en lien avec les situations concrètes sur le terrain.

S'agissant de l'amendement n^o 3, M. Van den Bergh rappelle que la SNCB avait elle-même lancé jadis un projet de mobilité partagée avant de revenir ensuite à son corps de métier: assurer le trafic ferroviaire – et il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine.

Dans l'intervalle, l'autopartage est en plein essor, développé par des entreprises commerciales ou par des initiatives individuelles émanant de particuliers et soutenues par les pouvoirs locaux. L'évolution s'observe également à la campagne. Mieux vaut soutenir l'évolution actuelle de l'autopartage – ce qui est également l'objectif de la résolution – plutôt que créer de nouveaux organismes publics chargés de la mise de disposition de voitures partagées sur l'ensemble du territoire, ce qui nécessiterait des investissements colossaux.

Pour conclure, la résolution demande explicitement au gouvernement fédéral "de faire le nécessaire pour que le transport partagé soit considéré non pas comme une alternative mais comme un complément aux transports publics, et de maintenir la croissance des investissements dans les transports publics" car d'aucuns craignent que l'autopartage s'impose en lieu et place d'un transport en commun peu utilisé. Tel n'est bien évidemment pas l'objectif poursuivi: du reste, les utilisateurs de l'autopartage utilisent des modes de transport durables et des services divers et variés. Les transports en commun doivent toutefois demeurer l'épine dorsale de la "chaîne de la mobilité". Des moyens supplémentaires sont cependant nécessaires pour pouvoir garantir l'offre actuelle de transports publics. Tel est le propos de la demande 10.

Voorts zij opgemerkt dat autodelen niet uitsluitend door de privésector wordt aangeboden. De grootste vorm van autodelen in Gent wordt door particulieren georganiseerd, en daarvan maken duizenden personen ook gebruik. Dat in deze tijden een groot deel van het gezinsbudget wordt weggehapt door de auto, die dan bovendien overwegend stilstaat, valt nog moeilijk te begrijpen.

D. Bijkomende antwoorden van de hoofdindieners

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) acht het niet opportuun om de amendementen nrs. 19 en 20 aan te nemen. De voorstellen van hun auteurs zijn te gedetailleerd maar ook te algemeen. Parkeermaatregelen kunnen in een later stadium worden bekeken en liefst nog in samenhang met de concrete plaatselijke omstandigheden.

Ter zake van amendement nr. 3 brengt de heer Van den Bergh in herinnering dat de NMBS ooit met deelmobiliteit was begonnen, om zich vervolgens weer toe te spitsen op de kernactiviteiten: treinen laten rijden – en er is nog wel wat werk op dat vlak.

Inmiddels komt autodelen volop tot ontwikkeling, door commerciële bedrijven of door individuele initiatieven van particulieren en verlenen lokale besturen hun medewerking. De evolutie is ook waar te nemen op het platteland. Beter is het om de huidige ontwikkeling van autodelen te steunen – wat ook de ambitie is waartoe de resolutie uitnodigt –, veeleer dan nieuwe overheidsinstanties te creëren die overal deelauto's ter beschikking zouden stellen, wat een gigantische investering zou vergen.

Om te besluiten, wordt in verzoek 10 de federale regering expliciet gevraagd "om ervoor te zorgen dat gedeeld vervoer niet gezien wordt als een alternatief maar als een aanvulling op openbaar vervoer, en om de groei van de investeringen in het openbaar vervoer te handhaven;", omdat sommigen vrezen dat autodelen in de plaats kan komen van weinig gebruikt openbaar vervoer. Dit is natuurlijk niet de bedoeling; bovendien maken autodelers zelfs gebruik van uiteenlopende vervoersmiddelen en diensten. Het openbaar vervoer dient echt wel de ruggengraat van de mobiliteitsketen te blijven. Om het huidige aanbod op het gebied van openbaar vervoer te kunnen waarborgen, zijn bijkomende middelen nodig. Dat is waar verzoek 10 dus voor staat.

IV. — VOTES

Avant de procéder au vote, *M. Jean-Marc Delizée, président*, explicite l'approche méthodologique.

Dès lors que l'amendement n° 18 (DOC 55 2138/005) tend à remplacer le texte initial de la proposition de résolution (DOC 55 2138/001), l'objectif est que les amendements n°s 1 à 17 deviennent sans objet, à l'exception de l'amendement n° 3 (*supra*). Une modification d'ordre légistique est nécessaire à cet effet.

Tandis que l'amendement n° 3 (DOC 55 2138/003) tendait initialement à remplacer la demande 5 par une nouvelle demande, l'auteur de l'amendement, *Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)*, déclare se rallier à la proposition du président de considérer que cet amendement doit désormais être lu comme un sous-amendement tendant à insérer une demande 12 dans la proposition de résolution contenue dans l'amendement n° 18 (DOC 55 2138/005), qui est devenu le texte de base qui est mis au vote.

M. Wouter Raskin (N-VA) reconnaît que son amendement n° 10 (DOC 55 2138/004) est devenu sans objet, dès lors que l'amendement n° 18 (DOC 55 2138/005) intègre la correction terminologique proposée (*supra*).

Enfin, *M. Pieter De Spiegeleer (VB)* accepte de considérer que l'objectif des amendements n°s 19 et 20 (DOC 55 2138/005) doit être lu comme insérant deux demandes 13 et 14 dans la proposition de résolution contenue dans l'amendement n° 18 – et non des demandes 9 et 10.

A. Considérants

Considérants A à L

Les considérants A à L sont successivement adoptés à l'unanimité.

B. Demandes

Demandes 1 à 9

Les demandes 1 à 9 sont successivement adoptées à l'unanimité.

Demande 10

La demande 10 est adoptée par 13 voix contre 3.

IV. — STEMMINGEN

Vooraleer tot de stemming over te gaan, expliciteert de heer *Jean-Marc Delizée, voorzitter*, de methodologische aanpak.

Aangezien amendement nr. 18 (DOC 55 2138/005) ertoe strekt de oorspronkelijke tekst van het voorstel van resolutie (DOC 55 2138/001) te vervangen, is het de bedoeling dat de amendementen nrs. 1 tot 17 vervallen, met uitzondering van amendement nr. 3 (*supra*). Dit impliceert een wetgevingstechnische aanpassing.

Waar amendement nr. 3 (DOC 55 2138/003) er aanvankelijk toe strekte verzoek 5 te vervangen door een nieuw verzoek, verklaart de indiener van het amendement, *mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)*, zich akkoord met het voorstel van de voorzitter om ervan uit te gaan dat dit amendement thans als een subamendement dient te worden gelezen dat ertoe strekt een nieuw verzoek 12 in te voegen bij het voorstel van resolutie vvat in amendement nr. 18 (DOC 55 2138/005), dat de basistekst is geworden die ter stemming voorligt.

De heer Wouter Raskin (N-VA) erkent dat zijn amendement nr. 10 (DOC 55 2138/004) vervallen is, doordat amendement nr. 18 (DOC 55 2138/005) de voorgestelde terminologische verbetering opneemt (*supra*).

Tot slot aanvaardt *de heer Pieter De Spiegeleer (VB)* dat het oogmerk van de amendementen nrs. 19 en 20 (DOC 55 2138/005) zo gelezen dient te worden dat zij ertoe strekken om twee verzoeken nrs. 13 en 14 in te voegen bij het voorstel van resolutie vvat in het amendement nr. 18 – en geen verzoeken nrs. 9 en 10.

A. Consideransen

Consideransen A tot L

De consideransen A tot L worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

B. Verzoeken

Verzoeken 1 tot 9

De verzoeken 1 tot 9 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Verzoek 10

Verzoek 10 wordt aangenomen met 13 tegen 3 stemmen.

Demande 11

La demande 11 est adoptée à l'unanimité.

Demande 12 (*nouvelle*)

L'amendement n° 3, qui tend à insérer une demande 12, est rejeté par 15 voix contre une.

Demande 13 (*nouvelle*)

L'amendement n° 19, qui tend à insérer une demande 13, est rejeté par 14 voix contre 2.

Demande 14 (*nouvelle*)

L'amendement n° 20, qui tend à insérer une demande 14, est rejeté par 11 voix contre 2 et 3 abstentions.

*
* *

L'ensemble de la proposition de résolution est adopté à l'unanimité.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Frieda Gijbels, Sigrid Goethals, Wouter Raskin;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Marie-Colline Leroy; Laurence Hennuy;

PS: Jean-Marc Delizée, Chanelle Bonaventure;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Verzoek 11

Verzoek 11 wordt aangenomen eenparig van stemmen.

Verzoek 12 (*nieuw*)

Amendement nr. 3, dat ertoe strekt een verzoek 12 in te voegen, wordt verworpen met 15 stemmen tegen 1.

Verzoek 13 (*nieuw*)

Amendement nr. 19, dat ertoe strekt een verzoek 13 in te voegen, wordt verworpen met 14 tegen 2 stemmen.

Verzoek 14 (*nieuw*)

Amendement nr. 20, dat ertoe strekt een verzoek 14 in te voegen, wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* *

Het gehele voorstel van resolutie wordt eenparig aangenomen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Frieda Gijbels, Sigrid Goethals, Wouter Raskin;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Marie-Colline Leroy; Laurence Hennuy;

PS: Jean-Marc Delizée, Chanelle Bonaventure;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Le rapporteur,

Emmanuel
Burton

Le président,

Jean-Marc Delizée

V. — ANNEXES

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

De rapporteur,

Emmanuel
Burton

De voorzitter,

Jean-Marc Delizée

V. — BIJLAGEN



Chambre des Représentants
Commission de la Mobilité, des Entreprises
publiques et des Institutions fédérales
Monsieur Jean-Marc DELIZEE
Président
Place de la Nation, 2
1008 BRUXELLES

Nos réf. : GG/TAB/DEH/NIV/SAB/Che/10628-2022

Vos réf. : 55 2138/001

Annexes : /

Contact :

Bruxelles, le 25 mars 2022

Concerne : Proposition de résolution 55 2138 visant à soutenir la croissance durable de la mobilité partagée en Belgique

Monsieur le Président,

Votre courrier du 22 février dernier dont objet m'est bien parvenu et a retenu ma meilleure attention.

Par la présente, je vous confirme que je soutiens la mobilité partagée et son développement et que je partage dès lors l'intérêt de ladite proposition de résolution ainsi que les objectifs qui la sous-tendent. Cependant, j'aimerais attirer votre attention sur plusieurs éléments concrets pour lesquels j'émets des réserves soit sur le fond soit sur la réelle difficulté d'opérationnalisation.

La mobilité partagée a un rôle clé à jouer dans la transition vers une mobilité plus durable. En effet, elle complète l'offre de transports et elle permet à chaque citoyen de choisir le mode de déplacement le plus adapté pour chacun de ses déplacements ou une partie de ceux-ci.

Il est donc essentiel de préciser qu'il existe différents types de mobilité partagée pour lesquels le contexte est différent : vélos, trottinettes, scooters et voitures. Certaines des mesures proposées se concentrent sur les voitures, d'autres sont plus larges ; la distinction doit être clairement stipulée.

En ce qui concerne plus spécifiquement les véhicules partagés, ceux-ci sont complémentaires à l'offre de transports en commun. Il me semble essentiel que les transports en commun gardent toute leur attractivité. Le principe STOP (Stappen - Trappen - Openbaar vervoer - Privé vervoer) s'applique également quand on parle de mobilité partagée.

.../...

Cabinet de Georges Gilkinet



.../...

Je me permets également d'attirer votre attention sur la complexité d'opérationnalisation des mesures proposées. Il n'existe pas, aujourd'hui, de cadre juridique pour les voitures partagées, et les formes de partages sont nombreuses (free floating, home based, station based, etc.). Certains opérateurs ont leur propre flotte, d'autres utilisent des véhicules de citoyens, d'entreprises ou d'autres organisations telles que des administrations, et enfin, certains proposent des contrats de leasing avec une option de partage. Les mesures proposées devraient dès lors s'appliquer de façon différenciée pour éviter de créer une distorsion dans le marché ou de permettre, par exemple, à des véhicules pas ou peu partagés en pratique de bénéficier de certains avantages.

Je partage l'avis qu'il est important de faire connaître la mobilité partagée aux citoyens ainsi que ses avantages et son intérêt tant environnemental qu'économique. Cela me semble être un des enjeux essentiels pour conscientiser l'intérêt du partage de véhicules ou de modes de déplacements actifs.

En vous remerciant de transmettre copie de la présente aux membres de votre Commission, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.



Georges GILKINET,
Vice-Premier Ministre
Ministre de la Mobilité



Onze ref.: GG/TAB/DEH/NIV/SAB/Che/10628-2022

Uw ref.: 55 2138/001

Bijlagen: /

Kamer van Volksvertegenwoordigers
Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven
en Federale Instellingen
De heer Jean-Marc DELIZEE
Voorzitter
Natieplein, 2
1008 BRUSSEL

Brussel, 25 maart 2022

Betreft: Voorstel van resolutie 55 2138 betreffende de ondersteuning van de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België

Mijnheer de Voorzitter,

Het is met bijzondere aandacht dat ik kennis genomen heb van uw schrijven van 22 februari laatstleden.

Bij deze kan ik u bevestigen dat ik de gedeelde mobiliteit en de ontwikkeling ervan steun, en dat ik bijgevolg het belang van het voorstel van resolutie en van de onderliggende doelstellingen onderschrijf. Toch wil ik uw aandacht vestigen op een aantal concrete zaken waarvoor ik voorbehoud maak, ofwel ten gronde ofwel omdat de operationalisering echt moeilijk wordt.

In het kader van de transitie naar een meer duurzame mobiliteit is een sleutelrol weggelegd voor gedeelde mobiliteit. Immers, gedeelde mobiliteit vervolledigt het vervoersaanbod en biedt aan iedere burger de mogelijkheid om, voor elke verplaatsing of voor een gedeelte ervan, de meest geschikte vervoersmodus te kiezen.

Het is dan ook van essentieel belang om te verduidelijken dat er verschillende vormen van gedeelde mobiliteit bestaan waarvoor de context verschilt: fiets, step, scooter en wagen. Een aantal van de voorgestelde maatregelen spitsen zich toe op de wagen terwijl andere maatregelen ruimer opgevat zijn: het onderscheid moet duidelijk vermeld worden.

Specifiek met betrekking tot de gedeelde voertuigen is het zo dat ze het openbaar vervoersaanbod komen aanvullen. Ik acht het van essentieel belang dat niets aan de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer afgedaan wordt. Het STOP-principe (Stappen – Trappen – Openbaar vervoer – Privé vervoer) geldt eveneens wanneer men het over gedeelde mobiliteit heeft.

Kabinet van Georges Gilkinet



.../...

Tevens wil ik uw aandacht vestigen op de moeilijke operationalisering van de voorgestelde maatregelen. Er bestaat tot nu toe geen rechtskader voor deelvoertuigen en het delen kan talrijke vormen aannemen (*free floating, home based, station based*, enzovoort). Bepaalde operatoren beschikken over hun eigen vloot, bepaalde operatoren gebruiken voertuigen van burgers, bedrijven of andere organisaties zoals administraties, en bepaalde operatoren bieden leasingcontracten met deeloctie aan. Bijgevolg zouden de voorgestelde maatregelen gedifferentieerd moeten worden toegepast om te voorkomen dat marktverstoring ontstaat of dat bijvoorbeeld voertuigen die in de praktijk amper of niet gedeeld worden bepaalde voordelen kunnen krijgen.

Ik deel de mening dat het belangrijk is om de gedeelde mobiliteit, met de voordelen en het nut ervan uit milieu- en economisch oogpunt, bij de burgers bekend te maken. Dit lijkt mij cruciaal voor de bewustmaking van het nut van gedeelde voertuigen of van actieve verplaatsingsmodi.

Alvast bedankt om hiervan een afschrift aan de leden van uw Commissie te willen bezorgen.

Hoogachtend,



Georges GILKINET,
Vice-eersteminister
Minister van Mobiliteit



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire
Direction Politique ferroviaire
Service Espace ferroviaire Européen

Note à Monsieur le Ministre

Votre référence	Notre référence	Date
		21/03/2022
Personne de contact	Numéro de contact	Annexes

Avis du SPF Mobilité et Transports sur la proposition de résolution 2138 (Jef Van den Bergh) visant à soutenir la croissance durable de la mobilité partagée en Belgique

Le SPF Mobilité et Transports en tant qu'acteur institutionnel de la mobilité et des transports soutient une mobilité plus durable, plus multimodale. Chaque citoyen devrait pouvoir, à tout moment, choisir le mode de transport le plus adapté à son déplacement. Il faut pour cela qu'il dispose d'un panel d'offres qui lui permette de trouver une solution pour chacun de ses déplacements. Dans ce cadre, la mobilité partagée a un rôle à jouer.

La résolution soumise au SPF Mobilité et Transports pour avis contient différentes demandes. Le SPF Mobilité et Transports émet les avis suivants sur celles-ci :

1. *Plaider, au niveau européen, en faveur d'une révision de la directive TVA afin d'introduire un taux de TVA réduit de 6 % pour les voitures partagées, comme pour les vélos partagés, les transports publics et les taxis*

Sur le principe d'octroyer un taux de TVA réduit aux voitures partagées, le SPF Mobilité et Transports souhaite attirer l'attention sur le fait que, même si la réglementation européenne devait octroyer cette possibilité aux Etats membres, il y aurait lieu de réfléchir à l'opportunité d'en faire bénéficier des particuliers qui mettent à disposition d'autres utilisateurs leur véhicule. En effet, dans ce dernier cas, il y aurait lieu de contrôler que le propriétaire du véhicule le met (suffisamment) à disposition d'autres utilisateurs.

A titre informatif, il est signalé qu'au niveau Européen, le Conseil est parvenu en décembre 2021 à un accord sur une proposition visant à actualiser les règles de l'UE en matière de taux de taxe sur la valeur ajoutée (TVA). La question des taux réduits est abordée dans le cadre de cette actualisation¹. Pour plus de détails à ce sujet, il est cependant renvoyé au SPF Finances.

2. *Insister auprès des partenaires sociaux afin qu'ils modifient la CCT 019-09 pour permettre à l'employeur d'intervenir dans les coûts d'utilisation des systèmes de partage, dans l'attente de l'élaboration du budget mobilité pour chaque travailleur*

Le recours à la voiture individuelle ne doit pas être encouragé lorsque d'autres alternatives existent. Pour les déplacements domicile-lieu de travail, les modes durables, actifs doivent être privilégiés.

C'est pourquoi actuellement, les Ministres concernés ont interrogé les partenaires sociaux pour solliciter leur avis sur l'utilisation des vélos pour les trajets domicile-lieu de travail.

3. *Mettre en oeuvre le budget mobilité pour chaque travailleur, afin d'optimiser le cadre fiscal et celui de la sécurité sociale pour la mobilité partagée dans le cadre des déplacements professionnels, privés et ceux effectués entre le domicile et le lieu de travail*

Cette mesure est déjà prévue dans l'accord de Gouvernement puisque celui-ci mentionne que : « Le gouvernement mettra en place un cadre permettant aux travailleurs qui n'ont pas de voiture de société de recevoir un budget mobilité de leur employeur. De cette manière, on stimulera les alternatives de mobilité durable (transports en commun, vélos, voitures neutres en carbone, etc.) et la volonté d'habiter ou d'emménager près de son lieu de travail. »

Dans un premier temps, le Gouvernement a modifié les dispositions existantes en ce qui concerne le budget mobilité sur la base des principes suivants :

- simplification ;
- flexibilisation ;
- élargissement de la palette des modes de transport durables ;
- sécurité juridique.

Dans un second temps, il est possible de réfléchir à un budget mobilité pour tous mais on peut se poser la question de ce que recouvre exactement cette notion de « budget mobilité pour tous les travailleurs ». En effet, le principe même du budget mobilité actuel est que le travailleur « échange » sa voiture de société ou son droit à la voiture de société contre un budget mobilité qu'il pourra affecter dans 3 piliers. Or, tous les travailleurs n'ont pas droit à une voiture de société.

4. *Effectuer un suivi national annuel de la mobilité partagée en Belgique*

Un tel suivi annuel n'est actuellement pas prévu. Cependant, le SPF Mobilité et Transports effectue différentes enquêtes dont la mobilité partagée est un élément. Celles-ci pourraient être exploitées sous cet angle plus spécifiquement et faire l'objet d'un rapport.

On peut également imaginer récolter des données auprès des opérateurs, des autres administrations ou des fédérations sectorielles (notamment grâce à leurs rapports annuels).

La périodicité de tels rapports devrait également être étudiée pour être pertinente.

5. *Inclure dans le contrat de gestion avec la SNCB l'obligation pour l'entreprise ferroviaire de coopérer avec les régions de transport en vue de développer des noeuds de mobilité (Points Mob) dans les gares, avec présence de modes de transport partagés*

Pour rappel, La SNCB est un opérateur ferroviaire et sa mission de service public doit rester conforme aux prescrits européens du Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil sous peine de tomber dans un régime d'aide d'état classique.

La SNCB, en sa qualité d'opérateur historique de chemin de fer, a certainement un rôle à jouer dans la facilitation de la multimodalité. Cet aspect fait d'ailleurs partie intégrante des discussions relatives au contrat de service public actuellement en cours.

Ainsi, dans le projet de contrat de service public il est, p. ex., prévu que, lors de l'élaboration du plan de transport, la SNCB devrait avoir, via le développement de nœud de correspondance, comme objectif de se faire rencontrer l'ensemble ou une sélection de dessertes ferroviaires avec l'ensemble ou une sélection de dessertes routières collectives.

Dans le cadre de ces mêmes discussions relatives au contrat de service publics, les gares deviennent de véritables plateforme de l'intermodalité qui, d'ailleurs offre une information intermodale aux voyageurs. La SNCB devrait également se coordonner avec les autres opérateurs de transport public de sorte à réduire les barrières aux voyages intermodaux.

Dans le même sens, la SNCB facilitera les déplacements intermodaux, p. ex., en mettant en place, sur son domaine, des cheminements piétons entre les différents modes de manière sécurisée et efficiente.

Enfin, la SNCB permettra, notamment via des partenariats, que l'offre de vélos partagés et voitures partagées augmente dans les parkings de gare et dans l'environnement de celles-ci.

Une collaboration éventuelle avec les opérateurs de transports en commun régionaux est donc envisagée pour différents aspects dans le cadre du contrat de service public mais, cela demande que chacune des parties soit demandeuse. Il n'est pas non plus possible que le niveau fédéral impose des choses aux Régions. Cela doit se faire dans un esprit de réciprocité.

Enfin, pour rappel, le concept des « vervoersregio » n'existe qu'en Flandre et n'a pas d'équivalent dans les autres régions.

6. *Mettre au point une plaque d'immatriculation spéciale pour les voitures partagées ou de prévoir un code distinct dans la base de données de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules afin d'accroître la visibilité des voitures partagées et de faciliter le contrôle du stationnement*

Il est compréhensible que les autorités locales cherchent une solution pour leur politique de stationnement concernant les véhicules partagés. La proposition de créer une plaque d'immatriculation spécifique pour les véhicules partagés est attrayante à première vue mais ne s'inscrit pas dans la stratégie digitale actuelle.

De plus, la plaque d'immatriculation n'est pas un instrument approprié dans ce cas car elle est liée au titulaire. Pour la même raison, il n'est pas souhaitable de lui associer un code spécial

dans la base de données. Ainsi, si le titulaire de la plaque achète un nouveau véhicule qu'il ne souhaite pas partager et qu'il conserve son ancienne plaque, le véhicule sera considéré à tort comme un véhicule partagé. De même, si le nouveau propriétaire du véhicule repris comme partagé dans la base de données de la DIV ne souhaite plus le partager, il ne devra pas oublier de le mentionner lors de sa demande de ré immatriculation du véhicule auprès de la DIV. Comme on le constate, cette mention pourrait donner lieu à de nombreuses erreurs dans la banque de données de la DIV.

Une autre difficulté dans le partage d'un véhicule entre particuliers est qu'il n'est pas possible actuellement de distinguer juridiquement si un véhicule est utilisé en tant que véhicule partagé ou non. La DIV devra se fier à la déclaration du demandeur de l'immatriculation.

Une plateforme qui enregistre si un véhicule est utilisé en tant que véhicule partagé pourrait offrir une solution à cet égard. C'est toutefois la tâche des entreprises, des coopératives ou des plateformes en ligne qui mettent à disposition des véhicules partagés. Une approche centralisée, telle que celle de Renta pour les véhicules de leasing, est ici nécessaire.

Un autre aspect important est qu'il n'existe pas de cadre juridique pour les voitures partagées comme c'est le cas pour les taxis, par exemple. Les taxis nécessitent une licence, contrairement aux véhicules partagés, ce qui signifie que l'enregistrement dans la base de données sur cette base n'est pas possible.

7. *Introduire dans le code de la route, en concertation avec les Régions, des panneaux et des icônes de stationnement univoques pour les différentes formes de mobilité partagée, et de les mettre en conformité avec les propositions européennes*

Ceci est en partie déjà fait : un projet d'arrêté royal visant à modifier le code de la route prévoit des nouveaux signaux pour le stationnement des vélos et trottinettes (de manière plus générale, pour les engins de déplacement) en libre partage ainsi que des règles de stationnement. Cette réglementation a été adoptée en concertation avec les régions.

Il est toujours possible prévoir des nouveaux signaux ou panneaux additionnels dans le code de la route pour le stationnement de véhicules en libre partage, en concertation avec les régions.

Si l'on souhaite des signaux universels, il faut qu'ils soient préalablement prévus dans la convention internationale relative aux signaux routiers (Convention de Vienne). C'est une des priorités qui sera traitée par le groupe de travail Road signs and signals.

8. *Tendre, en concertation avec les Régions, vers une norme unique pour l'ensemble de la Belgique pour l'intégration de la mobilité partagée dans les plateformes Mobility-as-a-Service et les planificateurs d'itinéraires multimodaux, et d'élaborer un cadre d'accord unique et homogène autour de Mobility as a Service (MaaS)*

Comme mentionné dans la note de politique générale de 2022, les quatre Ministres de la mobilité ont lancé une concertation afin de développer une vision interfédérale de la mobilité servicielle (MAAS). Un des enjeux de cette vision est la gouvernance des données et IT. Une des questions abordées dans ce cadre est celle des standards communs. Les autres axes - le modèle de marché, les hubs multimodaux et la sensibilisation de la population – comportent également des éléments sur lesquels des convergences seraient souhaitables. Bien entendu,

ce travail tiendra compte des initiatives au niveau Européen en la matière. Lorsque cette vision sera finalisée, un travail plus approfondi sur différents éléments spécifiques pourra être entamé.

Il faut également signaler que, dans le cadre du Comité de pilotage ITS, les quatre administrations du transport se coordonnent sur l'implémentation technique du MAAS et sur le développement du cadre législatif et réglementaire belge.

Valérie Verzele
(Signature)



Signature numérique de
Valérie Verzele
(Signature)
Date : 2022.03.22
20:56:46 +01'00'

Valérie Verzele
Directrice générale.

ⁱ <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2021/12/07/council-reaches-agreement-on-updated-rules-for-vat-rates/>



Namur, le 21/03/2022

Jean-Marc DELIZÉE
Président
COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES
PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
Chambre des Représentants de Belgique
Palais de la Nation
B-1008 Bruxelles

Objet : demande d'avis écrit (DOC 55 2138/001) portant sur la proposition de résolution visant à soutenir la croissance durable de la mobilité partagée en Belgique (déposée par M. Jef Van Den Bergh)

Monsieur le Président,

C'est avec beaucoup d'intérêt que le SPW Mobilité Infrastructures a pris connaissance de la proposition de résolution visant à soutenir la croissance durable de la mobilité partagée en Belgique.

En effet, le Gouvernement wallon a adopté en 2017 la VISION FAST 2030 qui fixe des objectifs ambitieux pour une nécessaire transformation de la mobilité en Wallonie. Le 9 mai 2019, ce même Gouvernement wallon a adopté une STRATEGIE REGIONALE DE MOBILITE qui définit, à travers 10 orientations stratégiques et 35 chantiers, comment ces objectifs devront être atteints. Deux de ces chantiers se rapportent spécifiquement à la question de la mobilité partagée (visant à déployer massivement l'usage de la voiture partagée et à accroître le taux d'occupation des véhicules par le covoiturage), reconnaissant de ce fait son caractère crucial dans l'adoption d'un nouveau modèle de mobilité.

Le SPW Mobilité Infrastructures partage bien entendu l'idée que cette étape, et le changement de référentiel qu'elle implique, doit être valorisée et encouragée. Il perçoit de manière très favorable la proposition de résolution qui lui est soumise pour avis. Je souhaite néanmoins attirer votre attention sur quelques éléments de détail.

Au premier point introductif « Les défis pour une mobilité durable », il est précisé que « la mobilité partagée offre une flexibilité personnelle sans exercer de pression supplémentaire au niveau du stationnement ». Ceci est à nuancer dans la mesure où la mobilité partagée n'attire pas nécessairement que des utilisateurs qui abandonnent leurs véhicules privés. En ce sens, il faut être attentif à ce que le transfert modal issu de la promotion des véhicules partagés ne se fasse pas en partie au détriment des transports en commun ou des modes actifs.

Service public de Wallonie | SPW Mobilité et Infrastructures

www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)

D'autre part, un plus grand nombre de véhicules partagés avec plus de facilités de stationnements dédiées dans les centres urbains (par exemple en les identifiant une plaque dédiée comme le propose la résolution n°6) peut, dans certains cas et en raison même de ce succès croissant, ajouter une pression supplémentaire.

Dans les formes de mobilité partagée (point 2), et pour être complet dans cette partie descriptive, il conviendrait de mentionner le covoiturage qui consiste à partager un trajet et non un véhicule.

Le terme « Points Mob » est utilisé à plusieurs reprises. Le terme équivalent retenu en français pour la Wallonie est celui de « Mobipoint »

Au niveau des « considérants », celui du point B (et C dans une moindre mesure) semble d'autant plus discutable dans son affirmation sans réserve que le point D vient en quelque sorte le contredire, puisqu'il insiste sur le fait qu'on manque de données qualitatives et quantitatives sur l'usage de la mobilité partagée.

En ce qui concerne la première résolution, et afin d'éviter toute confusion, il est suggéré de préciser « services de voitures partagées » au lieu de « voitures partagées » au sens strict. Il est en effet inimaginable d'appliquer un taux de TVA réduit à l'achat de véhicules, pour des particuliers qui déclareraient leur intention de les partager.

www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)

Par ailleurs, je vous informe également que le SPW Mobilité Infrastructures travaille actuellement à l'instauration d'un cadre réglementaire pour l'organisation de l'offre et le financement de solutions de mobilité locale flexible (l'avant-projet de décret étant en cours de rédaction). Ce projet concerne notamment les transports individuels partagés en mode collaboratif ou organisés (comme un réseau de voitures partagées, des systèmes de co-voiturage, etc) et laisse également une place pour d'autres solutions innovantes. Les objectifs de ce cadre réglementaire sont de :

- développer significativement et adéquatement l'offre de solutions flexibles de mobilité locale à travers l'ensemble du territoire wallon ;
- contribuer à la mise en place en Wallonie d'un système de transport public intégré, depuis le plus structurant (réseau ferroviaire national) au plus flexible (mobilité locale), en passant par le réseau régional hiérarchisé de transport public régulier.

La proposition de résolution, et les 8 demandes de la Chambre au Gouvernement fédéral qui la composent, ne semblent pas incompatibles avec le projet de cadre réglementaire de la Région ci-exposé.

Enfin, le SPW Mobilité Infrastructures s'interroge sur la question de la compétence régionale ou fédérale en matière d'autopartage.

La loi spéciale de réformes institutionnelles ne fait pas mention de la question de l'autopartage hormis, en lien avec le ferroviaire et moyennant accord de coopération Fédéral-Régions, dans l'article 6, §1er, X., 14° : « des équipements complémentaires sur les points d'arrêts non gardés renforçant leur visibilité et leur intermodalité avec les transports publics, les modes actifs, les taxis et les voitures partagées, pour autant qu'ils soient réalisés en sus des investissements repris dans un plan pluriannuel d'investissement effectivement doté, par l'autorité fédérale, de moyens suffisants pour assurer une offre de transport ferroviaire attractive, performante et efficacement interconnectée avec les autres ».

Les mesures visées dans les propositions de la Chambre se rapportent bien entendu à des compétences fédérales (la question de la plaque d'immatriculation par exemple) mais l'exécution de certaines d'entre elles, telles que la n°5 (« inclure dans le contrat de gestion avec la SNCB l'obligation pour l'entreprise ferroviaire de coopérer avec les régions de transport en vue de développer des nœuds de mobilité (Points Mob) dans les gares, avec présence de modes de transport partagés »), nécessiteront vraisemblablement un accord de coopération étant donné l'article 6, §1er, X., 14° précité.

En vous souhaitant une bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur général

Ir. Etienne WILLAME

www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)



VOTRE DEMANDE

Numéro : DOC 55 2138/001

Nos références : 2022/7871



Antwoord van cambio carsharing op de vraag naar een reactie op Doc 55 2138/001 – voorstel van Resolutie betreffende de ondersteuning van de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België

Ivm de Algemene toelichting / 2. Vormen van gedeelde mobiliteit / 2.1 Autodelen:

Er wordt in deze passage ingegaan op het onderscheid tussen de verschillende vormen van autodelen. Wat betreft het roundtrip-systeem willen we graag benadrukken dat er behalve de voorbehouden parkeerplaatsen, nog een tweede belangrijk aspect is in de definitie van roundtrip carsharing, namelijk de mogelijkheid om vooraf te reserveren. Zo laat roundtrip carsharing toe om tot verschillende dagen/weken/maanden vooraf je mobiliteit te plannen. Het is met andere woorden mogelijk om dagen, weken of zelfs maanden vooraf een daguitstap, een werkbezoek, een familieweekend, etc in te plannen en meteen al zeker te zijn dat je een wagen ter beschikking zal hebben. Dit is een heel belangrijk element in de overweging om af te stappen van een eigen wagen.

Ivm het voorstel van Resolutie:

1. *om op Europees niveau een herziening van de btw-richtlijn te bepleiten en op die manier voor autodelen, net zoals voor fietsdelen, openbaar vervoer en taxi's, een verlaagd btw-tarief van 6 % in te stellen;*

Reactie cambio: Dit vinden we uiteraard een erg goede maatregel. Dankzij een verlaagd btw-tarief wordt autodelen competitiever in vergelijking met de eigen wagen.

Door meer mensen te overtuigen over te stappen naar autodelen werk je aan een duurzamere mobiliteit en een duurzamer klimaatbeleid (minder productie wagens, minder autokm, snellere elektrificatie – mee van cruciaal belang in het kader van de dreigende klimaatverandering, ...).

We zijn er ook van overtuigd dat autodelen gezien moet worden als een deel van de totaaloplossing op het mobiliteitsvraagstuk. We kunnen maar verwachten dat gebruikers afstappen van hun privé-wagen als er een voldoende compleet aanbod van openbaar vervoer, fietsdelen en autodelen is, waarbij de gebruiker dan voor elke verplaatsing het "juiste" vervoersmiddel kan kiezen. Korte ritten binnen de stad gebeuren liefst met het openbaar vervoer of de fiets. Langere ritten buiten de stad gebeuren liefst met de trein of afhankelijk van de bestemming en het type verplaatsing met een autodeelwagen. Naar onze mening kan je autodelen dus zien als deel van het openbaar vervoer en in deze zin lijkt de btw-verlaging een erg relevante maatregel.

Aanvullend zouden we willen suggereren dat de btw op autodelen voor bedrijven 100% aftrekbaar wordt gemaakt, zoals voor btw op openbaar vervoer ook het geval is.





2. *om bij de sociale partners aan te dringen op een wijziging van CAO 019-09, die het de werkgever mogelijk moet maken om tussen te komen in de kosten van het gebruik van deelsystemen, in afwachting van de uitwerking van het mobiliteitsbudget voor elke werknemer;*

reactie cambio: We zijn nooit voorstander geweest van bedrijfswagens, omdat ze een verdoken vorm van loon zijn, waarbij de gebruiker geen enkele incentive heeft om bewust na te denken over zijn verplaatsingsgedrag. De bedrijfswagen staat voor de deur en wordt betaald door de werkgever en is dus de logische eerste keuze voor zo goed als elke verplaatsing. De concurrentie aangaan met bedrijfswagens, was voor autodeelsystemen dan ook altijd al een ongelijke strijd.

Het is dus alvast een goede evolutie dat het voor werkgevers mogelijk wordt om ook tussen te komen in de kosten van het gebruik van autodelen. Het zou natuurlijk nog beter zijn als er ook een incentive komt die de werknemer aanzet om na te denken over zijn verplaatsingsgedrag.

3. *om werk te maken van het mobiliteitsbudget voor elke werknemer, zodat het fiscaal kader en het RSZ-kader voor deelmobiliteit in het kader van beroepsmatige, woonwerk- en privéverplaatsingen wordt geoptimaliseerd;*

reactie cambio: In dit kader willen we erop aandringen dat er voor autodelen geen strengere regels worden gehanteerd dan voor privé-wagens. We zouden dus willen pleiten om zeker niet op te korte termijn het gebruik van autodelen in een mobiliteitsbudget te beperken tot elektrische wagens. Ook met niet-elektrische maar wel kleine recente en zuinige stadswagens blijft autodelen met een cambio-wagen nog steeds ecologisch een stuk interessanter dan de 15 privé-wagens die anders in het verkeer zouden blijven.

4. *om jaarlijks werk te maken van een nationale monitoring van gedeelde mobiliteit in België;*

Reactie cambio: Dit lijkt ons een positieve evolutie. We moeten wel opletten dat de gevraagde gegevens zinvol en realistisch zijn.

5. *om in de beheersovereenkomst met de NMBS op te nemen dat het spoorbedrijf dient samen te werken met de vervoersregio's voor de uitbouw van mobiliteitsknooppunten (mobipunten) aan de stations met aanwezigheid van gedeelde mobiliteit;*

Reactie cambio: Het succes van autodelen is afhankelijk van een goed functionerend openbaar vervoer en voldoende alternatieve vervoersmodi voor de eigen wagen. Cambio is dan ook voorstander van de aanwezigheid van gedeelde mobiliteit aan de stations.





6. *om een speciale kentekenplaat te ontwikkelen voor deelauto's of om in een aparte code te voorzien binnen de databank van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen, teneinde de zichtbaarheid van deelwagens te verhogen en de parkeercontrole eenvoudiger te maken;*

reactie cambio: Dit is een interessante maatregel die de herkenbaarheid van deelwagens ten goede zal komen. Of dit naar parkeercontrole toe veel verschil zal maken, weten we niet, aangezien die controle in principe toch digitaal gebeurt waarbij op basis van een scan van de nummerplaat automatisch herkend wordt of het een deelauto is of niet. Vanuit cambio vragen we daarom om voldoende stil te staan bij de praktische haalbaarheid. Zal er worden verwacht dat alle reeds in gebruik zijnde wagens zo'n nieuwe nummerplaat krijgen? Of komt er een overgangsfase waarbij enkel nieuwe wagens de speciale plaat moeten hebben? En zullen parkeerwachters en overheden intussen zowel oude als nieuwe nummerplaten kunnen herkennen als autodeelwagens?

7. *om in samenspraak met de gewesten eenduidige parkeerborden en iconen in de wegcode op te nemen voor verscheidene vormen van gedeelde mobiliteit, en die in lijn te brengen met Europese voorstellen;*

Reactie cambio:

Dit vinden we een erg belangrijke maatregel. Als we gebruikers willen overtuigen om af te zien van een eigen wagen, dan moeten we hen voldoende argumenten aanreiken om deze keuze te maken. Een van de argumenten is dat het in een stad niet altijd eenvoudig is om voor je eigen wagen een parkeerplaats voor je deur te vinden. Een voorbehouden parkeerplaats voor deelauto's is dus een groot voordeel. Maar als je dan bij terugkeer met je gehuurde deelwagen keer op keer moet vaststellen dat niet-deelwagens geparkeerd staan op de voorbehouden parkeerplaats, dan valt dat voordeel weg.

Aanvullende opmerking hierbij is dat er hier een duidelijk onderscheid zal moeten worden gemaakt tussen roundtrip autodelen en free-float autodelen. Voor roundtrip autodelen gaat de gebruiker immers uit van een heen- en terugverplaatsing vanaf een vast vertrekpunt (de autodeelstandplaats). En ook de volgende gebruiker verwacht de deelwagen weer op datzelfde punt te vinden. Bij freefloat autodelen plant de gebruiker een verplaatsing van A naar B, waarbij een voorbehouden plaats veel minder een rol speelt. Als we dan even opnieuw verwijzen naar de toch wel grotere impact van roundtrip autodelen op het mobiliteitslandschap, dan zou het erg jammer zijn dat freefloatdeelwagens de voorbehouden parkeerplaatsen van roundtripdeelwagens mogen innemen, waardoor die laatsten alsnog genoodzaakt worden op zoek te gaan naar een beschikbare parkeerplaats.





Laatste element dat hier ook een rol speelt is de elektrificatie van autodeelwagens en de beschikbaarheid van laadinfrastructuur. Om de voordelen van roundtripautodelen voldoende te kunnen uitspelen is het voor elektrische wagens nog belangrijker dat de voorbehouden parkeerplaats (met laadinfrastructuur) beschikbaar blijft. Als we als aanbieder niet kunnen rekenen op het beschikbaar zijn van laadinfrastructuur tussen de verschillende ritten, dan wordt het zo goed als onmogelijk om aan gebruikers te garanderen dat de (mogelijk reeds lang vooraf) gereserveerde wagens voldoende batterij zullen hebben voor de door hem/haar geplande rit.

- 8.** *om in samenspraak met de gewesten te streven naar één standaard voor heel België voor de integratie van gedeelde mobiliteit in Mobility-as-a-Service-platformen en multimodale routeplanners en werk te maken van één homogeen afsprakenkader rond Mobility as a Service (MaaS).*

Reactie cambio: We zijn weliswaar voorstander van correcte en homogene afspraken omtrent MaaS waarbij dan gestreefd wordt naar één standaard voor heel België. Maar we vragen toch om op te letten dat dit niet leidt tot overdreven extra investeringen bij de verschillende operatoren. Mogelijk kan hier ook gedacht worden aan een financiële ondersteuning vanuit de overheid? Alleszins vinden we het belangrijk dat deze afspraken op federaal niveau worden gemaakt en dat er zeker geen verschillende afspraken gehanteerd worden per gewest.

Aanvullende vraag naar meer duidelijkheid:

Er is op vandaag geen logische verwerking van de factuur mogelijk voor bedrijven die gebruik maken van autodelen. De regel is immers dat de fiscale aftrekbaarheid voor het gebruik van autodeelwagens afhangt van de CO²-uitstoot van de gebruikte wagen. Dat wil echter zeggen dat een bedrijf dus van elke rit apart de CO²-uitstoot moet kennen, om zo de correcte fiscale regeling te volgen. Wij zouden graag oproepen om hier een aangepaste en rechtlijnige regeling toe te kennen voor de **fiscale aftrekbaarheid van autodelen** voor bedrijven, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Zo zou bijvoorbeeld wel een max CO²-uitstoot kunnen worden gehanteerd van de aangeboden voertuigen.







Mobipunt vzw

Aan dhr. Jean-Marc Delizée
Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen
Kamer van Volksvertegenwoordigers
Paleis der Natie
Leuvenseweg 21
1008 Brussel

Schriftelijk advies op het voorstel van resolutie betreffende de ondersteuning van de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België (DOC 55 2138/001)

Geachte heer Delizée,

Gelieve hierbij ons advies te vinden over het voorstel van resolutie betreffende de ondersteuning van de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België, ingediend door dhr. Jef Van den Bergh.

Wij delen de bezorgdheden beschreven in het voorstel van resolutie. Multimodaliteit is de toekomst, met deelmobiliteit als essentiële schakel, naast een kwalitatief en betrouwbaar openbaar vervoer, gefaciliteerd door middel van goed uitgeruste overstapplaatsen of mobipunten. Een essentieel aandachtspunt, dat bepalend zal zijn voor het succes en de doorbraak van duurzame mobiliteit, is ons inziens het perspectief van de reiziger centraal te stellen. Dit beschouwen wij dan ook als uitgangspunt voor ons advies.

Op voorstel 1, 4, 6 en 7 van het voorstel van resolutie hebben wij geen opmerkingen en zijn wij het eens met wat wordt voorgesteld.

Bij voorstel 2 en 3 wat betreft het woon-werkverkeer, adviseren wij een zo breed mogelijke invulling van het mobiliteitsbudget, waarbij alle duurzame vervoersmodi maximaal worden ondersteund, gaande van de fiets tot het openbaar vervoer en aanvullend ook deelsystemen. Hierdoor kan de werknemer zich flexibel en multimodaal verplaatsen op de wijze die het beste aansluit bij zijn of haar noden of wensen.

Wat betreft de samenwerking met de NMBS zijn wij akkoord met het voorstel beschreven in punt 5. Treinstations zijn uitgelezen mobiliteitsknooppunten waar de reiziger eenvoudig zijn of haar weg moet kunnen vinden en vlot moet kunnen overstappen. Een intensieve samenwerking met de vervoerregio's en lokale besturen bij het uitbouwen van mobiliteitsknooppunten is dus essentieel. Hierbij adviseren wij om het voorstel aan te vullen met de mogelijkheid om naast de exclusieve samenwerkingen die de NMBS met

bepaalde aanbieders heeft, bijkomend ook andere aanbieders van deelmobiliteit en andere diensten toe te laten.

Aanvullend zou het in samenwerking ook mogelijk moeten zijn om de openbare ruimte op NMBS-grondgebied verder te ontwikkelen tot kwalitatieve overstap- en verblijfsruimte in samenwerking met de lokale besturen.

Wat betreft voorstel nummer 8 zijn wij voorstander van een afsprakenkader en één standaard voor de integratie van deelmobiliteit in Mobility as a Service. Hierbij pleiten wij echter sterk voor een internationale standaard. Hiertoe werken wij, samen met Mpact vzw en verschillende partners binnen het Europese eHUBS project, reeds enkele jaren aan een datastandaard, TOMP-API (Transport Operator to Mobility as a service Provider -Application Programming Interface), die vele mogelijkheden biedt voor de integratie van verschillende vormen van deelmobiliteit met als doel het de reiziger zo comfortabel mogelijk te maken.

Alvast hartelijk dank om ons advies mee in overweging te nemen. Wij zijn steeds bereid om indien gewenst verdere toelichting te geven.

Vriendelijke groeten

Medewerker Mobipunt vzw

Coördinator Mobipunt vzw



Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales

DOC 55 2138 : Avis Poppy

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

DOC 55 2138 : Advies Poppy

Merci pour votre sollicitation. Comme discuté au téléphone hier, vous trouverez l'avis de Poppy sur les différentes propositions de votre document pour soutenir le car sharing ci-dessous :

- *de plaider, au niveau européen, en faveur d'une révision de la directive TVA afin d'introduire un taux de TVA réduit de 6 % pour les voitures partagées, comme pour les vélos partagés, les transports publics et les taxis*

Avis Poppy: la mobilité partagée, et en particulier les voitures partagées, souffrent cruellement d'un manque d'adoption rapide de la population de ce type de services, notamment en raison des soutiens encore trop nombreux pour la voiture personnelle. La rentabilité, et donc la survie de ces modèles, est donc en grand danger. La mobilité partagée continue de se développer aujourd'hui car c'est un parti sur l'avenir fait par un grand nombre d'investisseurs privés. Le degré de maturité de ce type de modèles varie grandement d'un pays à l'autre en fonction de nombreux facteurs. En Belgique, nous constatons un taux d'adoption plus lent qu'en Allemagne par exemple. Il est donc vital de soutenir la mobilité partagée en Belgique en attendant d'atteindre des taux d'adoption plus élevés. **Poppy soutient donc cette mesure à 100%. Nous nous rapprochons de la rentabilité et pourrions éventuellement l'atteindre plus rapidement avec cette mesure.**

- *d'insister auprès des partenaires sociaux afin qu'ils modifient la CCT 019-09 pour permettre à l'employeur d'intervenir dans les coûts d'utilisation des systèmes de partage, dans l'attente de l'élaboration du budget mobilité pour chaque travailleur*

Avis Poppy: Sans avis particulier

- *de mettre en œuvre le budget mobilité pour chaque travailleur, afin d'optimiser le cadre fiscal et celui de la sécurité sociale pour la mobilité partagée dans le cadre des déplacements professionnels, privés et ceux effectués entre le domicile et le lieu de travail;*

Avis Poppy: Toute mesure visant à décourager les voitures de société et poussant les citoyens à utiliser les transports en commun augmentera le taux d'adoption du car sharing. Il est urgent de prendre des mesures fortes en ce sens.

- *d'effectuer un suivi national annuel de la mobilité partagée en Belgique;*

Avis Poppy: Sans avis particulier

- *d'inclure dans le contrat de gestion avec la SNCB l'obligation pour l'entreprise ferroviaire de coopérer avec les régions de transport en vue de développer des nœuds de mobilité (Points Mob) dans les gares, avec présence de modes de transport partagés;*

Avis Poppy: Poppy soutient cette mesure, mais il faudrait impérativement l'élargir. Les utilisateurs de mobilité partagée sont de grands utilisateurs de transport en commun de façon générale. Le modèle free floating ne se concentre pas uniquement près des transports en commun, mais dans une large zone urbaine. Afin de faciliter la vie des usagers, il faudrait des hub de stationnement réservé aux voitures partagées un peu partout dans les grandes villes.

- *de mettre au point une plaque d'immatriculation spéciale pour les voitures partagées ou de prévoir un code distinct dans la base de données de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules afin d'accroître la visibilité des voitures partagées et de faciliter le contrôle du stationnement;*

Avis Poppy: Poppy soutient cette mesure, surtout pour faciliter notre travail administratif. La visibilité de notre service est avant tout garantie par la couleur rouge de nos voitures, une plaque d'immatriculation n'est pas assez visible. En revanche, malgré des facilités de parking octroyées par les villes de Bruxelles/Anvers/Malines, nous continuons à recevoir des amendes non justifiées, ce qui génère des coûts inutiles.

- *d'introduire dans le code de la route, en concertation avec les Régions, des panneaux et des icônes de stationnement univoques pour les différentes formes de mobilité partagée, et de les mettre en conformité avec les propositions européennes;*

Avis Poppy: Sans avis particulier

- *de tendre, en concertation avec les Régions, vers une norme unique pour l'ensemble de la Belgique pour l'intégration de la mobilité partagée dans les plateformes Mobility-as-a-Service et les planificateurs d'itinéraires multimodaux, et d'élaborer un cadre d'accord unique et homogène autour de Mobility as a Service (MaaS).*

Avis Poppy: Sans avis particulier



Kamer van volksvertegenwoordigers
Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven
en Federale Instellingen
T.a.v. de heer Jean-Marc DELIZÉE, Voorzitter
Paleis der Natie

B-1008 Brussel

Brussel, 17 maart 2022

Betreft: schriftelijk advies i.v.m. DOC 55 2138/001

Geachte heer Delizée,

Naar aanleiding van uw vraag dd. 24/02/22, tot schriftelijk advies betreffende het voorstel van resolutie ingediend door de heer Jef Van Den Bergh met betrekking tot *de ondersteuning van de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België*, heb ik het genoegen u namens Mobia onze bevindingen ter zake mee te delen.

Mobia is de koepelfederatie waarbinnen 3 mobiliteitsfederaties sedert 2021 samenwerken, zijnde Febiac (importeurs van voertuigen), Traxio (autosector en aanverwante sectoren) en Renta (leasingmaatschappijen en verhuurders van voertuigen).

Wat betreft de inleidende toelichting van het voorstel hebben wij volgende opmerkingen:

Hoewel het voorstel (punt 2.1) omschrijft welke systemen van autodelen er zouden bestaan, bepaalt het voorstel niet wat het onderscheid precies is met voertuigenverhuur in het algemeen, wellicht omdat die lijn moeilijk te bepalen is. **Wij pleiten ervoor dat de besproken voordelen uit deze resolutie, die toegekend zouden worden aan 'autodelen', zouden gelden voor alle vormen van verhuur van voertuigen.** Zoniet dreigt een ongelijk commercieel speelveld te ontstaan. Er wordt gesproken over 'deelwagens' en 'operatoren', terwijl dit uiteraard gewoon commerciële bedrijven zijn die huurwagens ter beschikking stellen. Bovendien is het voor ons ook niet duidelijk of de resolutie pleit voor een verplichting op publieke beschikbaarheid, noch over de vereisten waaraan een verhuurder zou moeten voldoen om met zijn activiteit onder de noemer 'deelmobiliteit' gecatalogeerd te worden.

Verder hebben we volgende specifieke opmerkingen aangaande het effectieve voorstel van resolutie:

- A. De vermeende negatieve impact van de groei van het wagenpark op de klimaatdoelstellingen geldt uiteraard niet, of veel minder, voor de allernieuwste (zero-emissie) voertuigen. **Het voorstel spreekt op geen enkel moment over de voorwaarden qua duurzaamheid waaraan de deelvoertuigen zélf dienen te voldoen om van de gevraagde voordelen te genieten.** Het lijkt ons evident dat er alleen maar sprake kan zijn van een bevoordeling als het gaat over zero emissie voertuigen of ten minste over voertuigen die aan de meest recente EURO milieunormen voldoen.
- B. Geen opmerkingen

Mobia VZW - J. Bordetlaan 164, 1140 Brussel - info@mobia.be



- C. Geen opmerkingen
- D. Geen opmerkingen
- E. Geen opmerkingen
- F. In het kader van de wetgeving rond het mobiliteitsbudget **bestaat er wel degelijk een stimulus voor huur- of deelwagens** (pijler 2).
- G. Geen opmerkingen

--

1. **Het verlaagd BTW tarief van 6% zou in voorkomend geval op alle vormen van verhuur van voertuigen van toepassing moeten zijn** aangezien er een gelijk speelveld moet blijven voor alle actoren.
2. Geen opmerkingen
3. Wij zijn voorstander van de invoering van een mobiliteitsbudget voor iedereen in de mate dat het **geen bijkomende fiscale en administratieve complexiteit** veroorzaakt. Het systeem zou dus in de plaats moeten komen van bestaande terugbetalingssystemen voor woon-werverkeer in niet ernaast.
4. Geen opmerkingen
5. Geen opmerkingen
6. **Wij zijn geen voorstander van een speciale nummerplaat voor deel- of huurauto's.** Dit lijkt ons een disproportioneel ingewikkelde maatregel ten opzichte van de gewenste doelstellingen. Bovendien zou het voor de uitbaters van een verhuuractiviteit beperkend zijn en geen flexibiliteit in het wagenpark toelaten. Men gaat er hier ten onrechte vanuit dat alle voertuigen die een verhuurder in vloot heeft, steeds voor eenzelfde type van verhuur gebruikt zou worden.
7. Geen opmerkingen
8. Geen opmerkingen

Voor eventuele bijkomende informatie sta ik graag te uwer beschikking.

Hoogachtend,

Mobia VZW - J. Bordetlaan 164, 1140 Brussel - info@mobia.be

datum: 18 maart 2022

voorstel van Resolutie betreffende de ondersteuning van de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België: feedback VVSG

De VVSG werd gevraagd om een reactie op het voorstel van Resolutie betreffende de ondersteuning van de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België ([Doc 55 2138/001](#)).

Hierbij onze feedback op de verschillende verzoeken in de resolutie, aangevuld met enkele bijkomende suggesties:

*1. om op Europees niveau een herziening van de **btw-richtlijn** te bepleiten en op die manier voor autodelen, net zoals voor fietsdelen, openbaar vervoer en taxi's, een verlaagd btw-tarief van 6 % in te stellen;*

Dit lijkt ons een goede maatregel voor zover die ten goede komt aan de gebruiker.

Een bijkomende ondersteunende maatregel zou kunnen zijn dat de btw op autodelen voor bedrijven 100% aftrekbaar wordt gemaakt, zoals voor btw op openbaar vervoer ook het geval is.

*2. om bij de sociale partners aan te dringen op een wijziging van **CAO 019-09**, die het de werkgever mogelijk moet maken om tussen te komen in de kosten van het gebruik van deelsystemen, in afwachting van de uitwerking van het mobiliteitsbudget voor elke werknemer;*

Het maximaal en flexibel ondersteunen van volledige trajecten woon/werk is volgens ons de sleutel om het verplaatsingsgedrag te veranderen.

Verplaatsingsgedrag kan wijzigen, o.a. afhankelijk van weersomstandigheden. De combinatie eigen fiets (verzekering / onderhoud), een gereserveerde fietsenstalling , het openbaar vervoer (bus / trein / flexbus) , deelwagen en deelfietsen binnen een standaard traject woon/werk zou volledig moeten meegenomen worden.

Kan onderzocht worden hoe het particulier delen van salarismotoren wél toegelaten kan worden?

*3. om werk te maken van het **mobilitéitsbudget** voor elke werknemer, zodat het fiscaal kader en het RSZ-kader voor deelmobiliteit in het kader van beroepsmatige, woonwerk- en privéverplaatsingen wordt geoptimaliseerd;*

Idem verzoek 2.



*4. om jaarlijks werk te maken van een nationale **monitoring** van gedeelde mobiliteit in België;*

We evolueren meer en meer naar een datagedreven mobiliteitsomgeving. Monitoring van (de relevante) beleidsondersteunende gegevens is nodig om een vooruitstrevend beleid te kunnen blijven voeren. We maken ons wel ongerust over de vele initiatieven van allerhande overheden die data verwerken soms via andere datastandaarden. Een doorgedreven gecoördineerde aanpak aangaande dringt zich op.

*5. om in de beheersovereenkomst met de NMBS op te nemen dat het spoorbedrijf dient samen te werken met de vervoersregio's voor de uitbouw van mobiliteitsknooppunten (**mobipunten**) aan de stations met aanwezigheid van gedeelde mobiliteit;*

De vervoerregio's werk(t)en een vervoerplan uit dat meer personen in staat moeten stellen om op een comfortabele wijze zich via combimobiliteit te verplaatsen. Het treinnet vormt daarbij een ruggengraat. Elke investering van de vervoerregio's brengt meer reizigers naar de stations van de NMBS. Een intense samenwerking is dan ook een duidelijke win-winsituatie.

In die zin is het ongelukkig dat bij initiatieven ter zake van de Vlaamse overheid en haar lokale besturen de kosten verhogen door de gevraagde concessievergoedingen.

In dat kader willen we ook graag een suggestie doen om leegstaande stationsgebouwen/opstapplaatsen vrij te geven voor adoptie door vervoerregio's om deze te kunnen gebruiken als lokaal hoppinpunt. Hierdoor wordt er meer comfort geboden aan de reiziger en ontzorgen de lokale overheden de NMBS en Infrabel voor haar onderhouds- en instandhoudingsverplichtingen in functie van de gebouwen en het aanwezige erfgoed.

*6. om een speciale **kentekenplaat** te ontwikkelen voor deelauto's of om in een aparte code te voorzien binnen de databank van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen, teneinde de zichtbaarheid van deelwagens te verhogen en de parkeercontrole eenvoudiger te maken;*

Dit kan de herkenbaarheid van deelwagens ten goede zal komen. Wij zien vooral mogelijkheden in functie van het parkeerbeleid, maar ook bij toegangscontrole en doorstromingsmaatregelen (medegebruik busbanen).

De vraag rijst wel in welke mate dit niet een (minstens mentale) drempel zal vormen voor wagenbezitters in particuliere autodeelsystemen. In die zijn zou ook een aparte code binnen de databank van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen een optie kunnen zijn. En wie zal, bij particulier autodelen, (kunnen) erkennen dat het daadwerkelijk om een gedeelde wagen gaat?



*7. om in samenspraak met de gewesten eenduidige **parkeerborden** en iconen in de wegcode op te nemen voor verscheidene vormen van gedeelde mobiliteit, en die in lijn te brengen met Europese voorstellen;*

Dit kunnen we zeker ondersteunen.

*8. om in samenspraak met de gewesten te streven naar één standaard voor heel België voor de integratie van gedeelde mobiliteit in Mobility-as-a-Service-platformen en multimodale routeplanners en werk te maken van één homogeen afsprakenkader rond Mobility as a Service (**MaaS**).*

We zijn voorstander van een uitgebouwd MaaS afsprakenkader waarbij gestreefd wordt naar één standaard voor heel België. We missen hier voldoende ambitie om de MaaS markt open te breken.

Wij denken dat naast een openbare MaaS speler ook plaats is voor privé initiatief. Beiden zouden moeten kunnen werken met ALLE aanbieders van mobiliteitsoplossingen in België. Hoe meer MaaS spelers actief hoe groter het aanbod en hoe groter het gebruik van combimobiliteit en duurzame mobiliteit. Ook de overheid moet de ambitie hebben het MaaS level voor de Vlaamse mobiliteitscentrale te laten evalueren naar Maas Level 5.

Het resellen van het bestaande aanwezige aanbod van deelmobiliteit is daar een fundamenteel onderdeel van.

Bijkomende suggesties:

- In functie van verschillende beleidstoepassingen zou een **basiserkenningskader** voor aanbieders van gedeelde mobiliteit – zowel professioneel als particulier – nuttig zijn. Een globaal basiskader met minimale vereisten zou vermijden de elke gemeente apart hiervoor het warm water moet uitvinden. Concreet betekent dit dat de stad/gemeente een vergunning geeft, maar dat er bovenlokaal (op federaal of gewestelijk niveau) een basiserkenning is met minimale vereisten. Het label vereist dus maar een paar algemene basiscriteria, meer specifieke criteria kunnen door de stad/gemeente opgelegd worden, ifv de lokale klemtonen. Bv in het kader van streven naar een wijziging van de modal split en de rol van deelmobiliteit, bv in het kader van parkeerbeleid ifv (al dan niet elektrische) deelmobiliteit, zowel particulier als professioneel, bv in het kader van (elektrische) deelmobiliteit bij nieuwe woonprojecten (in voorbereiding), bv in het kader van basisbereikbaarheid, bv in het kader van LEKP – werf 3 Koolstofvrije deelmobiliteit, ... Idealiter wordt dit afgestemd in het interfederaal overlegcomité, en uiteraard de instanties die er concreet mee aan de slag gaan, m.n. de steden en gemeenten.
- Om de impact op het openbaar domein te beperken kan ook gedacht worden aan het **delen van semi-publieke parkeerplaatsen**, bv. voor parkeren van vrachtwagens, bv. voor gedeelde mobiliteit, bv. voor laadinfrastructuur.



Autodelen.net vzw

K. Astridlaan 185, bus 201 - 9000 Gent

RPR - Ondernemingsrechtbank Gent



AAN

Jean-Marc Delizée
Voorzitter van de
Commissie voor
Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
Kamer van
Volksvertegenwoordigers
Paleis der Natie
B-1008 Brussel

DATUM

18/03/2022

Betreft: verzoek om schriftelijk advies (DOC 55 2138/001)

Geachte heer Delizée,

Hartelijk bedankt om het advies van Autodelen.net in te winnen omtrent resolutie 2138 van Jef Van den Bergh betreffende de ondersteuning van de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België. Autodelen.net, het verbindend netwerk van gedeelde mobiliteit, adviseert de commissie om een aantal verzoeken aan de regering te verfijnen en stelt ook een aantal bijkomende maatregelen voor. Onderstaande opmerkingen op de resolutie zijn afgetoetst met de adviesraad autodelen, waarvan alle actieve autodeelorganisaties in Vlaanderen lid zijn.

We bespreken eerst punt per punt de verzoeken aan de federale regering uit resolutie 2138:

1. Om op Europees niveau een herziening van de btw-richtlijn te bepleiten en op die manier voor autodelen, net zoals voor fietsdelen, openbaar vervoer en taxi's, een verlaagd btw-tarief van 6 % in te stellen.
 - a. Geen opmerkingen
2. Om bij de sociale partners aan te dringen op een wijziging van CAO 019-09, die het de werkgever mogelijk moet maken om tussen te komen in de kosten van het gebruik van deelsystemen, in afwachting van de uitwerking van het mobiliteitsbudget voor elke werknemer.
 - a. Autodelen.net adviseert om aan dit verzoek toe te voegen dat het gebruik van deelsystemen niet als vervanging mag ingezet worden voor openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is immers de ruggengraat van een duurzaam mobiliteitssysteem en wordt waar noodzakelijk aangevuld met gedeelde mobiliteitsoplossingen.
3. Om werk te maken van het mobiliteitsbudget voor elke werknemer, zodat het fiscaal kader en het RSZ-kader voor deelmobiliteit in het kader van beroepsmatige, woon-werk- en privéverplaatsingen wordt geoptimaliseerd.
 - a. Geen opmerkingen.
4. Om jaarlijks werk te maken van een nationale monitoring van gedeelde mobiliteit in België.
 - a. Autodelen.net adviseert om aan dit verzoek een motivering toe te voegen. Het dient duidelijk te zijn voor welke beleidsdoelen deze monitoring zal ingezet worden. Tevens

www.autodelen.net

- pleit Autodelen.net voor de nodige financiële ondersteuning voor de sector bij het uitvoeren van deze monitoring.
5. Om in de beheersovereenkomst met de NMBS op te nemen dat het spoorbedrijf dient samen te werken met de vervoersregio's voor de uitbouw van mobiliteitsknooppunten (mobipunten) aan de stations met aanwezigheid van gedeelde mobiliteit.
 - a. Autodelen.net adviseert om aan dit verzoek toe te voegen dat bij het plaatsen van gedeelde mobiliteitsdiensten aan stations het level playing field moet gegarandeerd worden.
 6. Om een speciale kentekenplaat te ontwikkelen voor deelauto's of om in een aparte code te voorzien binnen de databank van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen, teneinde de zichtbaarheid van deelwagens te verhogen en de parkeercontrole eenvoudiger te maken.
 - a. Autodelen.net adviseert om te opteren voor de aparte code binnen de databank van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen en om aan deze code ook voordelen voor deelwagens te koppelen.
 - b. Indien er toch wordt nagedacht over een speciale kentekenplaat adviseren we om dit niet met terugwerkende kracht te laten gelden.
 7. Om in samenspraak met de gewesten eenduidige parkeerborden en iconen in de wegcode op te nemen voor verscheidene vormen van gedeelde mobiliteit, en die in lijn te brengen met Europese voorstellen.
 - a. Geen opmerkingen
 8. Om in samenspraak met de gewesten te streven naar één standaard voor heel België voor de integratie van gedeelde mobiliteit in Mobility-as-a-Service-platformen en multimodale routeplanners en werk te maken van één homogeen afsprakenkader rond Mobility as a Service (MaaS).
 - a. Autodelen.net adviseert om dit verzoek te wijzigen en in eerste instantie te pleiten voor een internationale standaard voor de integratie van gedeelde mobiliteit in Mobility-as-a-Service platformen (MaaS). Daarnaast dient verder onderzoek uit te wijzen hoe gedeelde mobiliteit het best kan geïntegreerd worden in MaaS-platformen en met welk doel alvorens de integratie vanuit de overheid vorm te geven.
 9. amendement: een oplossing uit te werken zodat personen met een handicap die genieten van het verlaagde btw-tarief van 6% hun toegankelijke of aangepaste wagen kunnen onderbrengen in een autodeelsysteem.
 - a. Autodelen.net adviseert om daarnaast aan dit verzoek toe te voegen dat ook autodeelorganisaties met een eigen vloot kunnen genieten van een verlaagd btw-tarief van 6% bij de aanschaf van aangepaste voertuigen.

Voorts adviseert Autodelen.net de commissie om onderstaande verzoeken aan de regering toe te voegen aan de resolutie:

- Om de vrijstelling van de belasting op inverkeerstelling te verschuiven van zero-emissie voertuigen naar gedeelde voertuigen.
- Om bij de uitrol van een eventuele slimme kilometerheffing deelwagens vrij te stellen van deze heffing.
- Om werk te maken van een erkenningskader voor de verschillende vormen van gedeelde mobiliteit. Dit is immers een noodzakelijke voorwaarde om een aparte code binnen de DIV-databank te kunnen creëren of om deelwagens vrij te stellen van de belasting op inverkeerstelling of slimme kilometerheffing.
- Om de fiscale voordelen voor salariswagens versneld uit te faseren. Salariswagens zijn immers de grootste concurrent voor duurzaam autobezit- en gebruik en gedeelde mobiliteit.
- Om te onderzoeken hoe de afhandeling van boetes voor deelwagens door autodeelorganisaties kan gefaciliteerd worden.

Alvast bedankt om onze bedenkingen en suggesties in overweging te nemen. We zijn uiteraard bereid om deze mondeling toe te lichten voor de commissieleden.

Met vriendelijke groeten,

Jeffrey Matthijs

Directeur
Autodelen.net



CRB 2022-0908
CO 5000-05
NAR 69/D.22-29
Dossier n°3.320-6
21/04/2022

**Gezamenlijk antwoord van de CRB en de NAR op de adviesvraag
over het voorstel van resolutie betreffende de ondersteuning van
de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België**

Meneer de Voorzitter,

U heeft de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) (op 25/02/2022) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) (op 09/03/2022) elk afzonderlijk verzocht om advies over het voorstel van resolutie betreffende de ondersteuning van de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België.

Aangezien dit voorstel van resolutie handelt over verschillende onderwerpen waarrond de CRB en de NAR samenwerken, hebben de dagelijkse besturen van de CRB en de NAR beslist dat de twee Raden een gezamenlijk antwoord zouden formuleren op deze adviesvraag. Hieronder vindt u het gezamenlijk antwoord van de Raden.

Wat betreft de doelstelling die met het voorstel van resolutie wordt nagestreefd, nl. de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België ondersteunen, zijn de Raden van oordeel dat het interfederaal mobiliteitsoverleg, in het belang van de mobiliteitsgebruiker, zowel operationeel als infrastructureel **meer multimodaliteit mogelijk moet maken door** :

- het aanmoedigen van de vervoersoperatoren:
 - tot onderlinge afstemming op het vlak van dienstregeling en reizigersinformatie;
 - om gebruik te maken van een intelligent interoperabel betaalsysteem en te voorzien in geïntegreerde multimodale abonnementen die rekening houden met doelgroepen die een verminderd tarief genieten ;
 - om een open data politiek te voeren , zowel voor de verschillende beleidsniveaus als voor ontwikkelaars van beleidsinstrumenten en operationele tools;
- **het ondersteunen van** actieve modi (bv. fietsen, wandelen), **fietsdeelsystemen en autodeelsystemen** (bv. carpooling en carsharing) ;
- het gebruik aan te moedigen van een mobiliteitsbudget dat multimodaliteit en het gebruik van duurzamere vervoersmodi bevordert;
- het faciliteren van een coherent beleid rond mobility as a service (MAAS);
- de ontwikkeling van een goed geïntegreerd infrastructuurnetwerk en van multimodale hubs.

Meer multimodaliteit is immers nodig voor de transitie naar een duurzame, multimodale mobiliteit die ons land zal moeten maken om tegen 2050 te kunnen evolueren naar een klimaatneutrale maatschappij.

Wat betreft de fiscaliteit die aan bod komt in punt 1 van het voorstel van resolutie, vragen de Raden dat het bestaande (para)fiscale kader voor het woon-werkverkeer wordt vereenvoudigd, geharmoniseerd¹ en coherenter gemaakt, teneinde de stimulansen voor een verandering in mobiliteitsgedrag richting meer duurzaamheid te versterken en de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid te bereiken. Ze vragen dat het (para)fiscale kader voor het woon-werkverkeer mee evolueert met het vervoeraanbod, dat in volle ontwikkeling is².

Nog steeds m.b.t. dit punt, geven de Raden mee dat het gebruik van deelmobiliteit voor het woon-werkverkeer aan bod kwam tijdens de hoorzitting die ze op 1 juli 2019 organiseerden met vertegenwoordigers van de RSZ en de fod Financiën over het (para)fiscale kader voor het woon-werkverkeer. Tijdens deze hoorzitting werd duidelijk dat de vaststelling van het belastbaar voordeel

¹ Harmonisatie betekent niet dat al de vervoermiddelen worden vrijgesteld van belastingen en socialezekerheidsbijdragen.

² Bron : CRB/NAR-advies dd. 07/04/2017 "Het mobiliteitsbudget" (CRB 2017-0885, NAR Advies n° 2030).

van alle aard dat voortvloeit uit het gebruik van een deelauto-abonnement op naam van de werkgever voor het woon-werkverkeer verre van evident is omdat de werkgever daarvoor een aantal parameters (bv. de catalogusprijs en de ouderdom van de deelauto) moet kennen waarover hij mogelijk niet beschikt. Ook vermeldenswaard in dit verband is de grondige analyse van het fiscaal en parafiscaal kader van het woon-werkverkeer die het CRB-secretariaat in het kader van zijn documentatie-opdracht voor de sociale partners realiseerde. Deze analyse is te raadplegen via [deze weblink](#).

Wat betreft de relatie tussen deelmobiliteit en collectieve arbeidsovereenkomsten (CAO's) die het voorwerp is van punt 2 van het voorstel van resolutie, vestigen de Raden er de aandacht op dat gedeeld personenvervoer zonder chauffeur vernoemd wordt in de lijst (die in werking is sinds 01/01/2022 en opgenomen is als bijlage bij de [CAO n° 98](#)) van de producten en diensten die met ecocheques aangekocht kunnen worden.

Ook onderstrepen ze dat een eventuele aanpassing van de CAO n° 19/9 materie is voor een interprofessioneel akkoord waarvoor de Groep van 10 bevoegd is.

Wat betreft de relatie tussen deelmobiliteit en het mobiliteitsbudget die het voorwerp is van punt 3 van het voorstel van resolutie, wijzen de Raden erop dat deelmobiliteit reeds ten volle deel uitmaakt van pijler 2 van het mobiliteitsbudget. In hun ogen zal een beter aanbod van openbaar vervoer (bv. trein, tram, bus, metro), van collectief privévervoer (bv. de pendeldiensten) en van gedeeld vervoer (bv. de systemen van deelauto's en deelfietsen) het mogelijk maken het gebruik van het mobiliteitsbudget aan te moedigen en te bevorderen.

De Raden herinneren eraan dat een wijziging van de wet betreffende het mobiliteitsbudget op 1 januari 2022 van toepassing werd. In hun unaniem advies³ van 28 september 2021, geven ze aan dat indien binnen een jaar na de inwerkingtreding van de wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit zou blijken dat de in de wet vastgelegde vereenvoudigingsvoorstellen doeltreffend zijn geweest (lees: meer werkgevers/werknemers ertoe aangezet hebben om een mobiliteitsbudget aan te bieden/te gebruiken), ze zich voornemen om te bekijken hoe het gebruik van het mobiliteitsbudget nog verder kan worden aangemoedigd.

De Raden onderschrijven **de in het voorstel van resolutie voorgestelde jaarlijkse monitoring van gedeelde mobiliteit** in België omdat die belangrijk is om het deelmobiliteitsbeleid te kunnen evalueren en waar nodig bij te sturen.

Wat betreft de aanwezigheid van deelmobiliteit aan de stations en in het toekomstige openbare dienstencontract voor de NMBS, waarover sprake is in punt 5 van het voorstel van resolutie, is het voor de Raden van belang dat de multimodale toegankelijkheid (in de ruime zin) van de stations wordt verbeterd en op die manier de multimodaliteit wordt gestimuleerd. Voor mobiliteitsgebruikers die de trein (als hoofdvervoermiddel) combineren met een ander vervoermiddel voor het voor- en/of natraject, is het belangrijk dat de overstapmogelijkheden aan de stations verbeterd worden (bv. dankzij haltes van het regionaal openbaar vervoer, deelfietsen en -auto's, fietsenstallingen en autoparkings waarop een coherent, goed doordacht tariefbeleid wordt toegepast dat bevorderlijk is voor de door de verschillende beleidsniveaus beoogde modal shift enz.)⁴.

Ook herhalen de Raden in verband met dit punt van het voorstel van resolutie hun standpunt volgens hetwelk een geïntegreerd openbaarvervoeraanbod (dat in hun ogen zo spoedig mogelijk moet worden gerealiseerd) gecombineerd zou moeten worden met het aanbod van andere mobiliteitsoplossingen en zo deel uitmaken van een omvattend mobiliteitssysteem. Dit impliceert dat de

³ CRB/NAR-advies dd. 28/09/2021 over het voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit ([CRB 2021-2650, NAR Advies n° 2.239](#))

⁴ Bron : CRB/NAR-advies dd. 09/03/2022 over het ontwerp van spoorvisie 2040 ([CRB 2022-0600, NAR Advies n° 2.279](#))

openbaarvervoeroperatoren een betere coördinatie tot stand zouden moeten brengen met de andere mobiliteitsactoren (zowel openbare als particuliere, zowel Belgische als buitenlandse voor het internationaal reizigers- en goederenvervoer) op het vlak van dienstregelingen, reizigersinformatie, geïntegreerde tarieven en vervoerbewijzen⁵. De Raden vinden dat het toekomstige openbaredienstencontract voor de NMBS daarvoor de ruimte zou moeten bieden en de NMBS daartoe zou moeten aanmoedigen⁶.

Wat tenslotte Mobility as a Service (MaaS) betreft die het voorwerp is van punt 8 van het voorstel van resolutie, verwijzen de Raden naar het advies⁷ dat ze samen met de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO) uitbrachten in de aanloop naar de opstelling van een interfederale visie betreffende MaaS door de vier mobiliteitsministers.

Met de meeste hoogachting,

B. BAYENET
Voorzitter van de Centrale
raad voor het bedrijfsleven

R. DELARUE
Voorzitter van de Nationale
Arbeidsraad

L. DENAYER
Secretaris van de Centrale
raad voor het bedrijfsleven

J.-P. DELCROIX
Secretaris van de Nationale
Arbeidsraad

K. DEGROOTE
Adjunct-Secretaris van de Centrale
raad voor het bedrijfsleven

J. STEENLANT
Adjunct-Secretaris van de Nationale
Arbeidsraad

⁵ Bron : CRB/NAR-advies dd. 09/03/2022 over het ontwerp van spoorvisie 2040 ([CRB 2022-0600](#), [NAR Advies n° 2.279](#))

⁶ Bron : CRB/NAR-advies dd. 29/06/2021 "Naar nieuwe beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel" ([CRB 2021-2000](#), [NAR Advies n°2.222](#))

⁷⁷ Bron : CRB/NAR/FRDO-advies over het uitwerken van een interfederale MaaS-visie ([CRB 2022-0930](#), [NAR Advies n° 2.285](#), [FRDO 2022a03n](#))