



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

5 JUILLET 2021

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION D'ORDONNANCE

relative au covoiturage scolaire

RAPPORT

fait au nom de la commission
des finances et des affaires générales

par Mme Nadia EL YOUSFI (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Nadia El Yousfi, MM. Marc-Jean Ghysse, Rachid Madrane, Mme Marie Lecocq, M. John Pitseys, Mmes Latifa Aït Baala, Alexia Bertrand, MM. Emmanuel De Bock, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Mme Cielte Van Achter, M. Guy Vanhengel.

Membres suppléants : Mme Viviane Teitelbaum, MM. Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Mme Céline Fremault, MM. Pierre Kompany, Mathias Vanden Borre.

Autres membres : Mmes Aurélie Czekalski, Bianca Debaets, Isabelle Emmery, Zoé Genot, Ingrid Parmentier.

Voir :

Document du Parlement :

A-106/1 – 2019/2020 : Proposition d'ordonnance.

GEWONE ZITTING 2020-2021

5 JULI 2021

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

betreffende carpooling naar school

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Financiën en de Algemene Zaken

door mevrouw Nadia EL YOUSFI (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : mevvr. Nadia El Yousfi, de heren Marc-Jean Ghysse, Rachid Madrane, mevr. Marie Lecocq, de heer John Pitseys, mevr. Latifa Aït Baala, mevr. Alexia Bertrand, de heren Emmanuel De Bock, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, mevr. Cielte Van Achter, de heer Guy Vanhengel.

Plaatsvervangers : mevr. Viviane Teitelbaum, de heren Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, mevr. Céline Fremault, de heren Pierre Kompany, Mathias Vanden Borre.

Andere leden : Mevr. Aurélie Czekalski, Bianca Debaets, mevr. Isabelle Emmery, mevr. Zoé Genot, mevr. Ingrid Parmentier.

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-106/1 – 2019/2020 : Voorstel van ordonnantie.

I. Exposé introductif de Mme Viviane Teitelbaum, première coauteure de la proposition d'ordonnance

Mme Viviane Teitelbaum présente sa proposition d'ordonnance qui vise à modifier l'article 98 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, dans le but d'y introduire un paragraphe 1er ter qui permette de réduire le montant de la taxe de circulation pour les véhicules utilisés pour des covoiturages scolaires dans le cadre des plans de déplacements scolaires en Région de Bruxelles-Capitale.

En effet, près de 250.000 élèves se déplacent chaque jour pour aller à l'école en Région bruxelloise. Ces déplacements ont une influence sensible sur la congestion du trafic automobile et, partant, ils ont également un impact sur l'environnement. En effet, selon les Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, 56,5 % des habitants utilisent de préférence la voiture pour leur mobilité quotidienne et, lors d'un jour ouvrable scolaire, 30,9 % des motifs de déplacements en voiture en Région bruxelloise sont en lien direct avec le travail ou l'école.

Comme le texte l'explique, face à ce constat, il est intéressant de prendre en compte le volume général d'occupation des véhicules (taux d'occupation moyen de 1,22 personnes), à savoir que bon nombre de ces derniers ne sont pas remplis lors des déplacements domicile-école et qu'il reste donc des places susceptibles d'être utilisées dans le cadre du covoiturage.

Encourager cette pratique aurait des effets positifs sur la congestion, les nuisances sonores mais également sur l'environnement.

C'est ce que propose ce texte, en visant à encourager la pratique du covoiturage dans le cadre exclusif des plans de déplacements scolaires par le biais d'un incitatif fiscal, à savoir une réduction du montant de la taxe de circulation.

Concrètement, les ménages qui feraient le choix de cette forme de mobilité durable, pourraient bénéficier d'une réduction de ladite taxe de 10 %, 20 % et 30 % selon que le transport concerne un, deux, trois enfants ou plus, qui sont à charge d'un autre ménage.

Sur le plan pratique, il a été décidé d'accorder une large délégation au Gouvernement pour fixer les différentes modalités d'organisation et de contrôle de la mesure. Cette option a été retenue pour permettre de garder une certaine souplesse dans la rédaction des arrêtés d'exécution en concertation avec l'ensemble des parties concernées - les pouvoirs organisateurs et les fédérations des associations de parents en tête.

Ce projet fournit néanmoins un certain nombre de balises au Gouvernement afin de faciliter son action. Il est ainsi proposé que la réduction fiscale soit accordée après la présentation d'une attestation fournie par un établissement scolaire, accompagnée par une déclaration sur l'honneur du redevable de la taxe, qui organise le covoiturage des élèves dans le cadre d'un plan de déplacements scolaires. Cette attestation devra tenir compte au moins de certains paramètres comme :

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Viviane Teitelbaum, eerste mede-indiener van het voorstel van ordonnantie

Mevrouw Viviane Teitelbaum stelt haar voorstel van ordonnantie voor tot wijziging van artikel 98 van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, met het oog op de invoering van een paragraaf 1 ter die het mogelijk zou maken het bedrag van de verkeersbelasting te verminderen voor voertuigen die gebruikt worden voor carpooling naar school in het kader van de schoolverplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Elke dag reizen bijna 250.000 leerlingen naar school in Brussel. Deze verplaatsingen hebben een grote impact op de verkeerscongestie en dus ook op het milieu. Volgens de Katernen van het kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geeft 56,5% van de inwoners er de voorkeur aan de auto te gebruiken voor hun dagelijkse mobiliteit en op een schoolwerkdag houden 30,9% van de redenen voor verplaatsingen met de auto in het Brussels Gewest rechtstreeks verband met werk of school.

Met het oog op deze vaststelling is het interessant, zoals in de tekst wordt uitgelegd, rekening te houden met de algemene bezettingsgraad van de voertuigen (gemiddelde bezettingsgraad van 1,22 personen), d.w.z. dat in een groot aantal voertuigen vrije zitplaatsen zijn tijdens de woon-schoolverplaatsingen en dat er dus plaatsen overblijven die voor carpooling zouden kunnen worden ingezet.

Het aanmoedigen van carpooling zou positieve effecten hebben op de congestie, de geluidshinder en het milieu.

In de tekst wordt voorgesteld het carpoolen uitsluitend in het kader van de verplaatsingen van en naar school aan te moedigen door middel van een fiscale stimulans, namelijk een verlaging van de verkeersbelasting.

Concreet zouden gezinnen die voor deze vorm van duurzame mobiliteit kiezen, een belastingvermindering van 10%, 20% en 30% kunnen krijgen, naargelang het gaat om het vervoeren van één, twee, drie of meer kinderen die ten laste zijn van een ander gezin.

Praktisch gezien werd beslist de regering een ruime machtiging te geven om de verschillende regelingen voor de organisatie van en het toezicht op de maatregel vast te stellen. Voor deze optie werd gekozen om een zekere flexibiliteit te behouden bij de opstelling van de uitvoeringsbesluiten in overleg met alle betrokken partijen, in het bijzonder de inrichtende machten en de federaties van ouderverenigingen.

Dit project bevat niettemin een aantal bakens voor de regering om de actie ervan te vergemakkelijken. Daarom wordt voorgesteld de belastingvermindering toe te kennen na voorlegging van een attest van een schoolinstelling, vergezeld van een verklaring op erewoord van de belastingplichtige, die het carpoolen van leerlingen organiseert in het kader van een schoolverplaatsingsplan. In dit attest moeten ten minste bepaalde parameters in aanmerking worden genomen, zoals :

- 1) le nombre minimum de trajets de covoiturage effectués par mois et par année scolaire ;
- 2) le respect des obligations légales en matière d'assurance automobile et la souscription à une assurance responsabilité civile vie privée ;
- 3) le délai d'absence de condamnation des personnes inscrites au programme de covoiturage scolaire.

Il est clair qu'il ne s'agit pas d'une solution miracle pour résorber la circulation dans les rues de Bruxelles mais plutôt d'un outil complémentaire aux différents dispositifs qui ont déjà été mis en œuvre à la fois par les autorités communales, fédérales et, bien évidemment, par l'exécutif régional bruxellois pour favoriser la mobilité durable.

Ce faisant, le texte souhaite instaurer un mécanisme de type « win win » qui, d'une part, récompense fiscalement les citoyens qui s'engagent en faveur de l'environnement et, d'autre part, crée un effet boule de neige stimulant la généralisation du covoiturage scolaire.

La députée espère que cette proposition sera accueillie positivement par l'ensemble des groupes, car il s'agit d'une proposition avec un but à la fois social et environnemental.

II. Discussion générale

M. Guy Vanhengel trouve remarquable cette proposition qui a l'ambition de diminuer la pression automobile en faisant la promotion du covoiturage scolaire. Le député estime pourtant qu'il faudrait encourager les enfants à aller à pied à l'école de leur quartier, et pour les adolescents qui fréquentent l'enseignement secondaire, de les encourager à prendre les transports en commun. Ici, on utilise l'outil fiscal pour promouvoir la voiture, ce qui aura l'effet inverse de faire diminuer la pression automobile sur la ville !

Par ailleurs, baser une fiscalité sur la base d'une déclaration sur l'honneur, c'est toujours dangereux, car cela ne peut que mener à la fraude.

L'intervenant estime que les impôts les plus simples sont toujours les plus justes. Et par ailleurs, si l'on diminue la base fiscale de certaines taxes, il faudra augmenter le taux d'imposition sur d'autres taxes, ce qui n'est pas l'intention.

Pour toutes ces raisons, le groupe Open-Vld ne soutiendra pas cette proposition, toute sympathique qu'elle soit !

M. Marc Loewenstein, rappelle, à la suite des auteurs de la proposition d'ordonnance, les statistiques selon lesquelles, à Bruxelles, le taux d'occupation moyen des voitures est estimé à 1,22 personne. En clair, bon nombre de voitures ne sont pas remplies lors des trajets domicile-école, mais aussi domicile-travail. Le groupe DéFI ne peut que les rejoindre sur le fait que le recours au covoiturage, en l'espèce ici au covoiturage scolaire, pourra avoir un effet positif sur plusieurs plans et qu'il faut l'encourager.

- 1) het minimumaantal carpoolritten per maand en per schooljaar ;
- 2) de naleving van de wettelijke verplichtingen betreffende de autoverzekering en de aansluiting bij een privéverzekering burgerlijke aansprakelijkheid ;
- 3) de veroordelingsvrije periode van de personen die in het schoolcarpoolprogramma zijn ingeschreven.

Het is duidelijk dat dit geen mirakeloplossing is om het verkeer in de Brusselse straten terug te dringen, maar veeleer een instrument dat een aanvulling vormt op de verschillende door de gemeentelijke en federale overheden en uiteraard door de Brusselse gewestregering genomen maatregelen ter bevordering van de duurzame mobiliteit.

Op die manier wil de tekst een « win-win »-mechanisme invoeren dat enerzijds de burgers die zich inzetten voor het milieu, fiscaal beloont en anderzijds een sneeuwbal effect creëert dat de veralgemening van het carpoolen naar school stimuleert.

De volksvertegenwoordigster hoopt dat dit voorstel door alle fracties positief onthaald zal worden, het gaat hier tenslotte om een voorstel met een sociale en tegelijk een milieudoelstelling.

II. Algemene bespreking

De heer Guy Vanhengel vindt dit voorstel, dat de verkeersdruk wil verminderen door het carpoolen naar school aan te prikken, opmerkelijk. De volksvertegenwoordiger is echter van mening dat kinderen moeten worden aangemoedigd om in hun eigen buurt school te lopen en dat tieners in het secundair onderwijs moeten worden aangemoedigd om het openbaar vervoer te nemen. Het belastinginstrument wordt hier gebruikt om de auto te promoten, met het tegenovergestelde effect dat de druk van de auto op de stad niet zal afnemen!

Bovendien is het altijd gevaarlijk om belasting te heffen op basis van een verklaring op erewoord, omdat dit alleen maar fraude in de hand werkt.

De spreker is van mening dat de eenvoudigste belastingen altijd de eerlijkste zijn. Bovendien zal, indien de belastinggrondslag van bepaalde belastingen wordt verlaagd, het belastingtarief voor andere belastingen moeten worden verhoogd, en dat is niet de bedoeling.

Om al deze redenen zal de Open-Vld-fractie dit voorstel niet steunen, hoe sympathiek het ook moge zijn!

De heer Marc Loewenstein, die de indieners van het voorstel van ordonnantie volgt, herinnert aan de statistieken volgens welke de gemiddelde bezettingsgraad van auto's in Brussel op 1,22 personen wordt geschat. Met andere woorden, in vele auto's zijn nog vrije zitplaatsen wanneer naar en van school wordt gereisd, maar ook wanneer naar en van het werk wordt gereisd. De DeFI-fractie kan het alleen maar met hen eens zijn dat het gebruik van carpooling, in dit geval carpooling naar school, op verschillende niveaus een positief effect kan hebben en dat het moet worden aangemoedigd.

Néanmoins, il ne peut soutenir la proposition du MR visant à accorder une réduction de la taxe annuelle de circulation aux ménages ayant recours au covoiturage et ce, pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, s'agissant du timing, il ne semble pas souhaitable de modifier aujourd'hui le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en vue d'introduire une nouvelle réduction de la taxe de circulation, alors même que le gouvernement bruxellois s'attache actuellement, au travers du projet Smart Move, à élaborer un projet ambitieux de réforme globale de la fiscalité automobile, avec le souhait donc de passer d'une taxation à la possession à une taxation à l'usage et de supprimer les taxes de circulation et de mise en circulation.

Dès lors que la taxe de circulation est censée disparaître dans quelques années, il ne paraît pas opportun de mettre en place de nouvelles réductions ou de nouvelles exonérations de cette taxe.

Par contre, il sera intéressant d'examiner la possibilité d'octroyer un avantage fiscal aux ménages pratiquant le covoiturage lors de l'élaboration du projet d'ordonnance visant à instaurer la taxe kilométrique intelligente en Région bruxelloise.

Par ailleurs, les auteurs de la proposition ne semblent pas en mesure de fournir une estimation du nombre de bénéficiaires potentiels de ce nouvel avantage fiscal. Ils ne savent pas combien de ménages pratiquant le covoiturage scolaire pourraient bénéficier de cette réduction de la taxe de circulation.

Par conséquent, les auteurs du texte ne peuvent pas évaluer l'impact budgétaire potentiel de l'octroi de cet incitant fiscal.

Pour le groupe DéFI, il n'est pas raisonnable d'accorder des avantages fiscaux si l'on ne dispose pas d'une estimation approximative du coût de ladite mesure.

Le groupe DéFI émet aussi des réserves quant aux modalités de contrôle de l'octroi de cette réduction de la taxe de circulation. Pour se voir accorder l'avantage fiscal, le contribuable organisant le covoiturage des élèves devrait uniquement fournir une attestation délivrée par une école ou par une association des parents d'une école et une déclaration sur l'honneur.

Or, les services de Bruxelles Fiscalité ne pourraient évidemment pas évaluer la sincérité de cet engagement sur l'honneur et ils devraient donc s'en remettre totalement à la bonne foi des contribuables.

Si l'écrasante majorité des ménages pratiquant le covoiturage scolaire présentaient de toute bonne foi une déclaration sur l'honneur afin d'obtenir cette réduction de la taxe de circulation, on ne peut malheureusement pas exclure que certains contribuables de mauvaise foi n'organisant pas un covoiturage scolaire remettraient de fausses déclarations sur l'honneur dans le but de bénéficier indument de l'incitant fiscal.

Toch kan hij zich om verschillende redenen niet vinden in het voorstel van de MR tot toekenning van een korting op de jaarlijkse verkeersbelasting aan gezinnen die gebruik maken van carpooling.

In de eerste plaats lijkt het, op het vlak van timing, niet wenselijk om vandaag het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen te wijzigen met het oog op de invoering van een nieuwe verlaging van de verkeersbelasting, op een ogenblik dat de Brusselse regering werkt aan een ambitieus project voor de algemene hervorming van de autobelasting via het project Smart Move, dat tot doel heeft over te schakelen van een belasting op bezit naar een belasting op gebruik en de verkeers- en inverkeerstellingsbelasting af te schaffen.

Aangezien het de bedoeling is dat de verkeersbelasting over enkele jaren verdwijnt, lijkt het niet opportuun om nieuwe verlagingen of vrijstellingen van deze belasting in te voeren.

Daarentegen zal het interessant zijn de mogelijkheid te onderzoeken tot toekenning van een fiscaal voordeel aan carpoolende gezinnen bij de opstelling van het ontwerp van ordonnantie tot invoering van de slimme kilometerheffing in het Brussels Gewest.

Voorts lijken de indieners van het voorstel niet in staat te zijn een raming te geven van het aantal potentiële begunstigden van dit nieuwe belastingvoordeel. Zij weten niet hoeveel naar school carpoolende gezinnen van deze verlaging van de verkeersbelasting zouden kunnen genieten.

Daarom kunnen de indieners van de tekst de mogelijke begrotingsgevolgen van de toekenning van deze fiscale stimulans niet beoordelen.

Voor de DeFI-fractie is het niet verstandig belastingvoordelen toe te kennen zonder in het bezit te zijn van een eerste kostenraming van de maatregel.

De DeFI-fractie heeft ook bedenkingen bij de wijze waarop de toekenning van deze verkeersbelastingvermindering wordt gecontroleerd. Om voor het belastingvoordeel in aanmerking te komen, zou de belastingplichtige die het carpoolen van leerlingen organiseert, slechts een door een school of door een oudervereniging van een school afgegeven getuigschrift en een verklaring op erewoord moeten voorleggen.

De diensten van Brussel Fiscaliteit zouden echter de oprechtheid van deze verbintenis op erewoord niet kunnen beoordelen en dus volledig moeten afgaan op de goede trouw van de belastingplichtigen.

Indien de overgrote meerderheid van de naar school carpoolende gezinnen te goeder trouw een verklaring op erewoord zou indienen om deze verkeersbelastingsverlaging te verkrijgen, kan helaas niet worden uitgesloten dat sommige niet naar school carpoolende belastingplichtigen te kwader trouw valse verklaringen op erewoord indienen met de bedoeling onrechtmatig aanspraak te maken op de fiscale stimulans.

En d'autres termes, cette proposition d'ordonnance n'offre pas suffisamment de garanties quant au contrôle du respect des conditions d'octroi de l'avantage fiscal.

Enfin, le groupe DÉFI juge que la présente proposition d'ordonnance pourrait créer une différence de traitement difficilement justifiable entre, d'une part, les ménages pratiquant le covoiturage scolaire, et d'autre part, les ménages (avec ou sans enfant) qui ont recours au covoiturage pour d'autres types de trajets (par exemple, les trajets entre le domicile et le lieu de travail).

Et si d'aventure, dans le cadre du projet Smart Move, le gouvernement bruxellois décidait d'examiner la possibilité de mettre en place des incitants fiscaux visant à encourager le recours au covoiturage, DÉFI considère que les éventuels avantages fiscaux devraient idéalement concerner tous les types de covoiturage, peu importe qu'il s'agisse de transports scolaires ou d'autres types de trajets.

Mme Nadia El Yousfi reconnaît que l'intention des auteurs de la proposition de vouloir promouvoir le covoiturage scolaire est louable. Car ce mode de transport possède de nombreux avantages, tels qu'une plus grande occupation des sièges, ce qui permet de fluidifier le trafic routier et de diminuer la congestion routière, une réduction des dommages environnementaux causés par les émissions de gaz à effet de serre, et une diminution de la facture énergétique et de son impact financier. Ces avantages, en complément d'autres mesures, permettent d'apporter une réponse politique aux enjeux auxquels doit faire face notre Région.

Néanmoins, le groupe PS n'estime pas que l'incitant fiscal proposé dans cette ordonnance puisse répondre pertinemment à l'enjeu crucial en matière de mobilité dans notre région, ni même à la question du transport scolaire. Le covoiturage, qu'il soit scolaire ou pas, doit être pensé au sein d'un plan global de mobilité et non pas via des mesures s'additionnant sans une réelle cohérence entre elles.

De plus, la difficulté de mettre en place ce système avec une forme d'attestation fournie par l'établissement scolaire et/ou des associations de parents d'élèves, avec en plus une attestation sur l'honneur, rendra de facto cette mesure non-effective dans les faits. Par ailleurs, comme l'a souligné M. Vanhengel, la réduction de la base d'imposition et l'introduction de toutes sortes d'exonérations engendrera une difficulté dans le maintien des taux d'imposition actuels. Le système fiscal bruxellois doit être plus simple et moins cher pour tous et toutes.

Dans l'état actuel des choses, le groupe PS ne peut soutenir cette proposition d'ordonnance mais reste évidemment ouvert au débat autour du transport scolaire.

Mme Ingrid Parmentier annonce, au nom du groupe Ecolo, qu'elle ne soutiendra pas cette proposition pour les raisons suivantes.

Met andere woorden biedt dit voorstel van ordonnantie onvoldoende garanties op het vlak van controle op de naleving van de toekenningsvoorwaarden van het belastingvoordeel.

Tot slot is de DeFI-fractie van mening dat het huidige voorstel van ordonnantie een moeilijk te rechtvaardigen verschil in behandeling zou kunnen creëren tussen enerzijds de gezinnen die carpoolen naar school en anderzijds de gezinnen (met of zonder kinderen) die carpoolen voor verplaatsingen van andere aard (bijvoorbeeld woon-werkverkeer).

En mocht de Brusselse regering in het kader van het Smart Move-project toevallig beslissen te onderzoeken of er fiscale stimuli ingevoerd kunnen worden om carpooling aan te moedigen, dan vindt DeFI dat de eventuele fiscale voordelen idealiter betrekking zouden moeten hebben op alle vormen van carpooling, ongeacht of het nu gaat om schoolvervoer of verplaatsingen van andere aard.

Mevrouw Nadia El Yousfi geeft toe dat de bedoeling van de indieners van het voorstel om carpoolen naar school te bevorderen lovenswaardig is. Als vervoersmodus heeft carpoolen vele voordelen, zoals een betere zitplaatsbezetting, waardoor het wegverkeer vlotter verloopt en de congestie afneemt, er minder milieuschade door de uitstoot van broeikasgassen is, en lagere energierekeningen en financiële gevolgen. Deze voordelen vormen, samen met andere maatregelen, een politiek antwoord op de uitdagingen die ons Gewest moet aangaan.

Niettemin is de PS-fractie van mening dat de in deze ordonnantie voorgestelde fiscale stimulans geen afdoend antwoord kan bieden op de prangende mobiliteitskwestie in ons Gewest, en zelfs niet op de kwestie van het schoolvervoer. Carpoolen, al dan niet naar school, moet worden beschouwd als een onderdeel van een globaal mobiliteitsplan en niet via maatregelen die bij elkaar worden gevoegd zonder echte samenhang.

Bovendien zal de moeilijkheid om dit systeem toe te passen met een door de school en/of de ouderverenigingen verstrekte vorm van attest, met toevoeging van een verklaring op erewoord, deze maatregel in de praktijk de facto ondoeltreffend maken. Voorts zullen, zoals de heer Vanhengel opmerkte, de vermindering van de belastinggrondslag en de invoering van allerlei vrijstellingen het moeilijk maken om de huidige belastingtarieven te handhaven. Het Brusselse belastingstelsel moet eenvoudiger en goedkoper worden voor iedereen.

Gelet op de huidige stand van zaken kan de PS-fractie dit voorstel van ordonnantie niet steunen, maar blijft zij uiteraard openstaan voor een debat over het schoolvervoer.

Mevrouw Ingrid Parmentier deelt namens Ecolo mee dat zij dit voorstel om de volgende redenen niet zal steunen.

Le covoiturage scolaire, s'il est préférable à des transports individuels en voiture, reste un moyen de transport non durable, contrairement à ce qui est dit dans la proposition. Et l'usage de la voiture pour déposer les enfants aux abords des écoles pose également des problèmes de sécurité routière.

En accord avec Good Move, le groupe Ecolo privilégie le principe STOP : la marche, le vélo, les transports en commun d'abord. En Région bruxelloise, les alternatives à la voiture sont disponibles ou praticables presque partout.

Le moyen de contrôle proposé permettrait facilement de nombreuses fraudes, et cette proposition alourdirait pour les écoles la réalisation de plans de déplacement scolaire en leur demandant du travail administratif supplémentaire ainsi qu'à l'administration.

Si des budgets sont disponibles, Ecolo préfère clairement qu'ils soient investis dans les rangs scolaires à vélo ou à pied, ce qui sera également utile aux plus de 50 % des ménages bruxellois qui n'ont pas de voiture, ainsi qu'à ceux qui en possèdent une mais font déjà l'effort de s'en passer pour conduire leurs enfants à l'école.

Mme Cieltje Van Achter ne soutiendra pas cette proposition, pour des raisons de praticabilité du système. Dans la réalité, comme l'a rappelé M. Vanhengel, les enfants de l'enseignement primaire vont le plus souvent à l'école à pied, tandis que les étudiants qui fréquentent l'enseignement secondaire ou supérieur utilisent plutôt le vélo ou les transports en commun. Il est donc préférable d'investir dans l'infrastructure plutôt que de privilégier le covoiturage scolaire. De plus, l'instauration de cette exemption fiscale poserait plus de problèmes et générerait plus de coûts que le bénéfice éventuel qu'elle engendrerait.

M. Luc Vancauwenberge ne soutiendra pas non plus cette proposition, bien que son objectif soit louable. Pour le groupe PTB, il s'agit d'une mesure incontrôlable et impraticable, qui aurait l'inconvénient de surcharger l'école de paperasse supplémentaire. Mieux vaut investir dans le transport scolaire en commun.

M. Christophe De Beukelaer ne soutiendra pas non plus ce texte, pour les raisons déjà évoquées, notamment la difficulté de mise en pratique. Par contre, le groupe cdH s'abstiendra, car ce texte propose quelque chose d'alternatif en créant des incitants pour changer de comportement en matière de mobilité. Le député a quant à lui initié le « Bonus go Brussels », qui permet de créer cet incitant pour tous les trajets, de manière claire et structurée, avec des résultats probants obtenus à l'étranger.

Mme Viviane Teitelbaum regrette l'accueil que sa proposition a reçue auprès de ses collègues. Son groupe est convaincu que les changements de comportement en matière de mobilité doivent être promus, tout en laissant une marge de manœuvre au gouvernement pour la mise en œuvre, car en effet, l'opposition n'est pas en mesure de chiffrer une proposition fiscale. L'intervenante fait toutefois remarquer

Carpoolen naar school is weliswaar beter dan het individueel vervoer per auto, maar blijft, in tegenstelling tot wat in het voorstel staat, een niet-duurzame vervoersmodus. Het gebruik van de auto om kinderen op school af te zetten, leidt ook tot verkeersveiligheidsproblemen.

In overeenstemming met Good Move is Ecolo voorstander van het STOP-principe : stappen, trappen (fietsen) en openbaar vervoer eerst. In het Brussels Gewest zijn de alternatieven voor de auto bijna overal aanwezig of haalbaar.

De voorgestelde controlemiddelen werken vele vormen van fraude in de hand, en dit voorstel zou het voor scholen moeilijker maken om schoolvervoersplannen uit te voeren, omdat ze dan extra administratief werk zouden moeten verrichten, evenals de administratie.

Indien er middelen beschikbaar zijn, geeft Ecolo er duidelijk de voorkeur aan dat deze worden geïnvesteerd binnen de schoolrangen in het voorstellen van het fietsen of stappen naar school, wat ook nuttig zal zijn voor de meer dan 50% van de Brusselse gezinnen die geen auto hebben, evenals voor degenen die wel een auto hebben maar al de moeite doen om hun kinderen zonder auto naar school te brengen.

Mevrouw Cieltje Van Achter zal dit voorstel niet steunen, om redenen van praktische uitvoerbaarheid van het systeem. In werkelijkheid, zo herinnerde de heer Vanhengel ons eraan, gaan de kinderen in het basisonderwijs meestal te voet naar school, terwijl de leerlingen in het middelbaar en hoger onderwijs meestal de fiets of het openbaar vervoer gebruiken. Daarom verdient het de voorkeur te investeren in infrastructuur in plaats van in carpoolen naar school. Bovendien zou de invoering van deze belastingvrijstelling meer problemen veroorzaken en meer kosten veroorzaken dan het potentiële voordeel dat zij zou opleveren.

De heer Luc Vancauwenberge zal dit voorstel ook niet steunen, hoewel het doel ervan lovenswaardig is. Voor de PTB-fractie is het een oncontroleerbare en onpraktische maatregel, die als nadeel zou hebben dat de school met extra papierwerk wordt overladen. Het zou beter zijn te investeren in openbaar schoolvervoer.

De heer Christophe De Beukelaer zal deze tekst evenmin steunen, om de reeds vermelde redenen, met name de moeilijkheid om hem in de praktijk om te zetten. De cdH-fractie zal zich daarentegen van stemming onthouden, omdat deze tekst een alternatief biedt door stimulansen te creëren om het mobiliteitsgedrag te veranderen. De volksvertegenwoordiger heeft het initiatief genomen tot de « Bonus go Brussels », die het mogelijk maakt deze stimulans voor alle verplaatsingen te creëren, op een duidelijke en gestructureerde manier, met overtuigende buitenlandse resultaten.

Mevrouw Viviane Teitelbaum betreurt het pover onthaal van haar voorstel door haar collega's. Haar fractie is ervan overtuigd dat veranderingen in het mobiliteitsgedrag aangemoedigd moeten worden maar dat de regering de ruimte moet krijgen voor de tenuitvoerlegging, aangezien de oppositie niet in staat is een fiscaal voorstel te doen. De spreekster wijst er echter op dat niet alle kinderen dicht bij school wonen, en dat sommige ouders ver weg werken en

que tous les enfants n'habitent pas toujours à proximité de leur école, et que certains parents travaillent loin et n'ont pas le temps de déposer leur enfant à pied avant d'aller travailler. Il y a des situations où on ne pourra jamais se passer entièrement de la voiture.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 2 est rejeté par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

En conséquence, il est procédé immédiatement au vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance

La proposition d'ordonnance, dans son ensemble, est rejetée par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

– *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

La Rapporteuse

Nadia EL YOUSFI

Le Président

Rachid MADRANE

geen tijd hebben om hun kind te voet af te zetten alvorens naar het werk te gaan. Er zijn situaties waarin men nooit helemaal zonder de auto zal kunnen.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen commentaar.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 2

Dit artikel lokt geen commentaar.

Stemming

Artikel 2 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2, bij 1 onthouding.

Bijgevolg wordt onmiddellijk overgegaan tot de stemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie

Het voorstel van ordonnantie wordt in zijn geheel verworpen met 10 stemmen tegen 2, bij 1 onthouding.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur

Nadia EL YOUSFI

De Voorzitter

Rachid MADRANE