

Stad Antwerpen
T.a.v. Stadsontwikkeling – lage emissiezone
Grote markt 1
2000 Antwerpen
België

Dossiernummer 105/1016/00000
Geachte heer/mevrouw,

Met dit schrijven maak ik bezwaar tegen de opgelegde geldboete om het volgende:

De overheid lijkt het vooral om de opbrengsten te doen te zijn. Verbetering van de luchtkwaliteit is onvoldoende aangetoond. Op 30/5/2017 startte de Stad Antwerpen een procedure voor een haalbaarheidsstudie betreffende de uitbreiding van de LEZ.

Metingen in 2018 in de reeds bestaande LEZ toonden aan dat de LEZ niet werkte en dat de metingen hoger zijn dan voor de invoering, terwijl de overheid, die dit juist als argument gebruikte, vervolgens de methodologie van de metingen in vraag stelde. Over de wetenschappelijke waarde van de LEZ zal het in dit essay niet gaan. Dit keer maakt de auteur een proeve van de legitimatie en de legitimiteit van de LEZ.

Het Vlaams decreet en de Brusselse ordonnantie betreft de LEZ staan op gespannen voet met de bevoegdheidsverdelende regels zoals in de Belgische Grondwet geformuleerd. België is een federale staat waarbij de gedecentraliseerde deelstaten bepaalde bevoegdheden kregen via de Grondwet. Deze autonomie is aan zeer strikte regels gebonden. De Wegcode of verkeerswetgeving is federale materie en geen gewestelijke. Evenmin een stedelijke. De verkeersborden voor de LEZ hebben dus geen wettelijke grond omdat ze slaan op lokale reglementen. Uit de vergelijkbare Brusselse ordonnantie van 2018 blijkt dat de wegcode en het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing gaan over totaal verschillende bevoegdheden en doelstellingen. Het volstaat om de opeenstapeling van de 19 artikels door te nemen en vast te stellen dat alles draait rond de geldelijke (fiscale) inkomsten. Als dit in Brussel zo is dan is het in Vlaanderen eveneens zo.

De wegcode gaat over verkeer op de openbare weg. Eigenlijk is het stuitend te lezen hoe slecht de gewestelijke wetgeving om het leefmilieu te beschermen in elkaar gedraaid is. De kern van de zaak is dat de LEZ-wetgeving geen onderdeel van de wegcode blijkt.

Bovendien moeten auto's voldoen aan twee federale koninklijke besluiten of KB's:

- 1) 15 MAART 1968. - Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.
- 2) 21 JULI 2017. - Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen

Beide KB's die wel deel uitmaken van de Wegcode zijn geldig voor het gehele federale territorium en er zijn al evenmin Vlaamse, Brusselse of Waalse nummerplaten bij DIV. De Directie Inschrijving Voertuigen (DIV) valt onder FOD Mobiliteit en beheert de kentekenplaten of nummerplaten in het land. Het is ook een federale instantie.

Opmerkelijk is ook dat ondanks de verwijzing naar de Wegcode de Brusselse ordonnantie volgende tekst bevat:

Art. 18. Aan artikel 29, § 2, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, gewijzigd door de wetten van 1 april 2006 en de wet van 20 maart 2007, wordt een vierde lid toegevoegd, dat als volgt luidt :

" De overtreding van de reglementen vermeld in het eerste lid die betrekking hebben op een lage-

emissiezone, zoals bedoeld in artikel 2.63 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wordt niet strafrechtelijk gesanctioneerd. ".

Dus de overtreding van de LEZ-ordonnantie is geen verkeersovertreding? Dus de wegcode komt dus enkel tussen wat betreft het plaatsen van verkeersborden F117 en F118 en hun functie. De LEZ is met andere woorden een tolheffing en geen verkeersregel. De ordonnantie legt met andere woorden een dubbele belasting op boven op de federale accijnzen, taksen en belastingen (BTW die notabene ook over accijnzen en taksen geheven wordt zodat van driedubbele belasting gesproken zou kunnen worden). Indien in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dit de officiële lezing van de feiten is dan kan op basis van het gelijkheidsbeginsel in Vlaanderen of in Antwerpen dus een overtreding van de LEZ ook geen verkeersovertreding zijn.

Het Vlaamse decreet (wet) stelt eveneens dat het geen verkeersovertreding betreft en dat er geen strafrechtelijke gevolgen aan het negeren van de borden F117 en F118 verbonden zijn. Ook de Antwerpse gemeentelijke verordening stelt uitdrukkelijk dat het een administratieve sanctie is.

De homologatie van bestaande voertuigen mag dan regionaal georganiseerd zijn (net als de gewestwegen als vroegere rijkswegen), maar de procedure en reglementen vallen wel onder FOD Mobiliteit. Elk voertuigtype dat gebouwd of ingevoerd wordt in de Europese Unie wordt gehomologeerd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in een proces-verbaal van goedkeuring (PVG). Het Belgisch gelijkvormigheidsattest bekrachtigt dat het voertuig goed en wel beantwoordt aan de beschrijving van het PVG.

Samenvattend: het LEZ-decreet en de LEZ-ordonnantie usurperen federale bevoegdheden van de FOD Mobiliteit en Vervoer: zowel de wegcode, het gelijkvormigheidsattest en de technische controle. Dit lijkt toch heel sterk op een ongrondwettelijk bevoegdheidsconflict. Door voertuigen die federaal goedgekeurd zijn voor de openbare weg selectief de toegang tot de openbare weg te ontfemen usurperen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de functies en bevoegdheden van de diensten van de FOD Mobiliteit. De logica zit fout. Met die logica zouden dus de verkeerswetgeving, de veiligheidsnormen en dergelijke ondergeschikt zijn aan lokale reglementen en zou elk bestuurlijk niveau allerlei uitzonderingsmaatregelen kunnen invoeren. Het gevolg is rechtsonzekerheid en het strookt al evenmin met het subsidiariteitsprincipe waarop de Europese lidstaten dienen toe te zien.

Wetenschappelijk onderzoek toonde aan dat LEZ geen enkel effect ressorteren. Wat ze wel doen is de gemeentekas spekken, de verkoop van auto's beïnvloeden en de prijzen van oudere modellen negatief beïnvloeden. Dat de LEZ-retributie of de LEZ-boete dus een dubbele belasting of een tol is blijkt tevens uit de rechtsmiddelen die de ordonnantie aanroept voor de invordering:

§ 5. Voor de toepassing van §§ 3 en 4, dient de ordonnantie van 21 december 2012 tot instelling van de fiscale procedure in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest begrepen te worden als volgt:

1° onder de begrippen " belasting " en " gewestbelasting " : de krachtens artikel 3.4.1/1 verschuldigde bedragen ;

Bij het Vlaamse decreet en de beslissing van de Stad Antwerpen is dit niet anders. Alleen kreeg de geldbeschikking een andere naam. "Er wordt ook rekening gehouden met de eigenheid en (fiscale) autonomie van elke gemeente." Staat daar te lezen. Dus toch een belasting volgens de Stad Antwerpen. Ook in het parlementaire verslag stond al: "De gemeente kan hieraan een bepaalde financiering koppelen, zoals onder meer een belasting of retributie." De Vlaamse regering formuleerde het als volgt:

"De gemeenten krijgen de mogelijkheid om overtredingen te sanctioneren met een administratieve geldboete. Het overtreden van de LEZ-verkeersregel wordt immers uit het strafrecht gehaald, wat betekent dat overtreders strafrechtelijk niet vervolgd kunnen worden. Aangezien de LEZ een gewestelijke leefmilieubevoegdheid betreft, kan de gemeente geen beroep doen op de toepassing van de GAS-wet."

Als de GAS-wet (gemeentelijke administratieve sancties of overlast boete) niet van toepassing is welk soort administratieve geldboete is de LEZ-boete dan? Volgens de definitie van GAS-boete voldoet de LEZ-boete volledig aan die kwalificatie.

Laten we even de definities van administratieve sanctie erbij nemen:

“een bij of krachtens de wet vastgestelde maatregel met een repressief karakter, die in beginsel door van actief bestuur wordt opgelegd door middel van een eenzijdige, individuele rechtshandeling als reactie op een inbreuk op een rechtsnorm of een publiekrechtelijk voorschrift”

“De gemeenteraad kan straffen of administratieve sancties bepalen voor de inbreuken op zijn reglementen of verordeningen, tenzij voor dezelfde inbreuken door of krachtens een wet, een decreet of een ordonnantie, straffen of administratieve sancties worden bepaald.”

“Neem nu het pijnpunt betreffende de beperkte rechten van het slachtoffer in de GAS-procedure en de daar tegenover uitgebreide mogelijkheden van het slachtoffer in het strafproces.”

De wetgever was trouwens heel duidelijk (in de mate dat dit kan):

“Legaliteit op niveau van de boete

De gemeente is een administratieve overheid en gemeentelijke administratieve boetes vallen onder de noemer bestuurshandelingen. Bestuurshandelingen zijn eenzijdige rechtshandelingen met individuele strekking, uitgaande van het bestuur, die rechtsgevolgen voor de bestuurde(n) of een ander bestuur beogen. Deze kwalificatie heeft gevolgen voor de toepasselijkheid van bepalingen met een recht beschermend karakter, zoals bijvoorbeeld de Wet Motivering Bestuurshandelingen. Ook aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, die geen wettelijk bepaald toepassingsgebied hebben, kan gedacht worden.”

Verschillende arresten van het Hof van Cassatie wezen wel op vergelijkbare problemen:

“Het Belgische Hof van Cassatie, dat lange tijd vasthield aan de doorslaggevendheid van de wil van de interne wetgever inzake, heeft zich na 1999 enigszins aangesloten bij het EHRM door te aanvaarden dat een administratieve geldboete in bepaalde omstandigheden als straf gekwalificeerd kan worden. Ook het Grondwettelijk Hof lijkt het EHRM te volgen wat betreft de mogelijke strafrechtelijke kwalificatie van administratieve sancties.”

Het Grondwettelijk Hof besliste over controversiële administratieve sancties het volgende:

“De administratieve procedures die ertoe leiden dat om het even welke sancties worden opgelegd, worden meer in het bijzonder geregeld volgens de algemene rechtsbeginselen die gelden in strafzaken (s.l.). Het Grondwettelijk Hof heeft dit in een arrest, gewezen op 30 maart 2011, aldus gememoreerd: “Ook bij ontstentenis van een uitdrukkelijke bepaling, kan de in het geding zijnde sanctie niet worden opgelegd zonder dat aan de betrokkene vooraf de mogelijkheid wordt geboden zijn standpunt op een nuttige wijze te doen kennen. De beginselen van behoorlijk bestuur die de hoorplicht omvatten, vereisen immers dat de betrokkene wordt ingelicht over de feitelijke en juridische grondslag van de administratieve sanctie die ten aanzien van hem wordt overwogen, dat hij over een voldoende termijn beschikt om zijn verweer voor te bereiden en dat hij kennis kan nemen van het volledige dossier dat werd samengesteld met het oog op het nemen van de beslissing. Die beginselen vereisen eveneens dat de maatregel wordt gemotiveerd.”

Wie niet akkoord is met de behandeling van zijn of haar bezwaar bij de Stad Antwerpen kan volgens de verordening van de Stad en bij de lokale politierechtbank beroep aantekenen. Meestal beweert de advocaat van de stad dan dat de politierechtbank niet bevoegd zou zijn om zelf een appreciatie van de feiten te maken en beslissingen te nemen. Zo beweerde de advocaat van de stad: “Nochtans is uw politierechtbank op grond van artikel 10, §5 van het decreet van 27 november 2015 louter bevoegd om de beslissing tot oplegging van een administratieve geldboete zoals vermeld in artikel 10, §4 op haar wettigheid en proportionaliteit te toetsen.”

Het is in strijd met de grondwettelijke gewoonte dat een wet niet kan bepalen dat haar wettigheid enkel op

basis van datzelfde wet getoetst moet worden. Dit heeft niks te maken met de beruchte onschendbaarheid van de wet. Elke Belgische rechtbank kan de toetsing doen. Bijvoorbeeld via een prejudiciële vraag aan het Grondwettelijk Hof (art 159 van de Grondwet). Het staat aan de bevoegde rechter om, in voorkomend geval met toepassing van artikel 159 van de Grondwet, na te gaan of de desbetreffende bepalingen bestaanbaar zijn met hogere rechtsnormen.

In het Handboek Belgisch Staatsrecht staat duidelijk:

“Tegen de administratieve beslissing dient dan een beroep open te staan bij een rechtscollège dat aan de nodige waarborgen voldoet en over volle rechtsmacht beschikt.”

De overheid roept dan vervolgens de sociale en culturele rechten in de Grondwet aan:

“staat in evenredige verhouding met de grondwettelijk gewaarborgde bescherming van het leefmilieu waartoe de LEZ werd ingevoerd.”

Over welke grondwet heeft die overheid het dan?

In artikel 23 van de Grondwet staat:

“Art. 23

Ieder heeft het recht een menswaardig leven te leiden.

Daartoe waarborgen de wet, het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel, rekening houdend met de overeenkomstige plichten, de economische, sociale en culturele rechten, waarvan ze de voorwaarden voor de uitoefening bepalen.

Die rechten omvatten inzonderheid:

1° het recht op arbeid en op de vrije keuze van beroepsarbeid in het raam van een algemeen werkgelegenheidsbeleid dat onder meer gericht is op het waarborgen van een zo hoog en stabiel mogelijk werkgelegenheidspeil, het recht op billijke arbeidsvoorwaarden en een billijke beloning, alsmede het recht op informatie, overleg en collectief onderhandelen;

2° het recht op sociale zekerheid, bescherming van de gezondheid en sociale, geneeskundige en juridische bijstand;

3° het recht op een behoorlijke huisvesting;

4° het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu;

5° het recht op culturele en maatschappelijke ontplooiing;

6° het recht op gezinsbijslagen.”

Dit grondwetsartikel verwijst naar artikel 134 betreffende gewestbevoegdheden:

Art. 134

De wetten ter uitvoering van artikel 39 bepalen de rechtskracht van de regelen die de organen, welke zij oprichten, uitvaardigen in de aangelegenheden, welke zij aanduiden.

Zij kunnen aan deze organen de bevoegdheid toekennen om decreten met kracht van wet uit te vaardigen op het gebied en op de wijze die zij bepalen.

Punt 4 in artikel 23 GW gaat dus over algemene of universele principes. Of zoals prof. Dr Johan Vande Lanotte tijdens zijn cursus Staatsrecht aan de UGent doceert “artikel 23 geeft geen individuele afdwingbare rechten”. De selectieve administratieve bestuurshandelingen zoals in het LEZ-decreet of de gemeentelijke verordening kunnen bezwaarlijk een toepassing van algemene principes genoemd worden. Het gaat hier niet over een complete verkeersvrije zone zonder discriminatie. Zonder uitzonderingen, zonder willekeur, zonder tolheffing of zonder afkoopbelastingen. Beweren dat het universele en ideële recht op een gezond leefmilieu à la tête du client kan doorgevoerd worden is de Grondwet belachelijk maken. De sociale en culturele grondrechten in de Grondwet (art. 23) zijn zoals prof. Dr Wim Couwenberg uitlegde een materieel grondwettelijk recht dat beïnvloed wordt door allerlei politieke en maatschappelijke machtsverhoudingen. De Grondwet blijft echter de verhouding tussen burger en overheid regelen en niet het leefmilieu grondrechten geven tegenover de burger.

Van Damme spreekt van een NORMCONFLICT en stelt dat een rechtsstaat recht heeft dat democratisch tot stand kwam en dat die beperkt wordt door individuele rechten en vrijheden van de burgers. De rechtsregels zijn afdwingbaar door een onafhankelijke rechter. Van Damme stelt bij de behandeling van het WETTIGHEIDSBEGINSEL dat “handelingen van de overheid enkel regelmatig” zijn indien ze overeenstemmen met normen vastgesteld door de hiërarchische overheid. Op pagina 93 van hetzelfde handboek stelt Van Damme dat er GEEN ONSCHENDBAARGHEID van de wet bestaat en de rechter de toepassing kan weigeren.

Kortom de ontoelaatbare inmenging in het eigendomsrecht zoals ook behandeld in het vonnis van het EHRM van 20/11/1995 heeft tot gevolg dat “niemand uit zijn eigendom kan worden ontzet, behalve in het algemeen belang en met inachtneming van welbepaalde voorwaarden”. Van Damme wijst tevens op de overheidsaansprakelijkheid en wijst eveneens op de toepassing van art. 159 van de Grondwet door gewone hoven en rechtbanken.

Dit kan naar inhoudelijk criterium (fundamentele rechten), naar procedureel criterium (Grondwet versus decreet) of naar legitimatiecriterium (de LEZ-reglementen van de Stad Antwerpen zouden dus door een meerderheid van de kiezers van de gemeente die de verordening invoert moeten goedgekeurd zijn).

Alen stelt dat de politierechtbank bevoegd is voor verkeerszaken en dus voor verkeersovertredingen. Alen stelt tevens dat “elke rechterlijke uitspraak met redenen omkleed” (de motiveringsplicht) moet zijn om willekeur tegen te gaan. Ook administratieve colleges moeten artikel 149 van de Grondwet toepassen. Alen verwijst naar art. 148-149 van de Grondwet “zowel Cassatie als KVS oordeelden dat dit ook voor administratieve colleges geldt”. Art 6 § 1 EVRM is hier van toepassing.

Een nog straffer voorbeeld is het oneigenlijke beroep dat de Stad Antwerpen toepast door bij dezelfde overheid als de beslissing beroep te laten aantekenen door de burgers. Alleen al omwille van dit oneigenlijke beroep is de gemeentelijke verordening een aanfluiting van de grondrechten van elke burger. Alsof de Stad als ontvanger het bezwaar tegen haar eigen boete onafhankelijk zou kunnen behandelen.

Elke auto-eigenaar moet dezelfde belastingen, accijnzen en btw betalen, maar krijgt niet meer dezelfde rechten verbonden aan zijn eigendom. Bovendien is de afkoop van het LEZ een dubbele belasting (zie supra). Vooral de arbitraire maatregel, de discriminatie en de feitelijk gedeeltelijke onteigening die ermee gepaard gaan zijn onaanvaardbaar. Bovendien getuigen ze van een rechtsonzekerheid normaal kenmerkend voor totalitaire regimes.

Neem bijvoorbeeld volgende passage “voor de voertuigen waarvan de emissienorm niet gekend is, wordt de norm van rechtswege bepaald aan de hand van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig, op basis van de concordantietabellen” zoiets is toch pure willekeur.

De Stad Antwerpen heeft nog een bizar argument:

“Om een gelijkaardige impact te realiseren, maar dan zonder de invoering van een LEZ, zouden de verkeersintensiteiten in die zone met ongeveer 40% moeten dalen.”

Op welke wetenschappelijke bewijzen een dergelijke bewering berust blijft een mysterie. Maar de woordkeuze: verkeersintensiteiten doet vermoeden dat het verkeerscongestieprobleem van de stad een belangrijker rol

speelt dan de luchtvervuiling.

Aangezien het volgens de regering hier om een gewestmaterie (luchtvervuiling) gaat, is het aan de gewestelijke overheden om de categorieën van motorvoertuigen te bepalen die niet toegelaten zijn in de lage emissiezones. De Stad Antwerpen beweert dat LEZ overeenkomstig de bepalingen in de wegcode is. Dit klopt niet. De wegcode bepaalt enkel de borden f117 en f118. Dit is dus een manifeste leugen. De wet zegt:

"Lage emissiezone", een zone waarin omwille van de leefbaarheid, in het bijzonder de milieu- en gezondheidshinder door een slechte luchtkwaliteit, een selectief toelatingsbeleid voor motorvoertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder; het begin ervan is aangeduid met het verkeersbord F117 en het einde met het verkeersbord F118." (21 JULI 2014. - Koninklijk besluit betreffende het signaleren van lage emissiezones).

Die wet gaat dus enkel en alleen over de plaatsing van verkeersborden.

De stad beweert tevens dat Art 3 §2 van het decreet 27/11/2015 bepaalt dat gemeente LEZ kan invoeren op gemeente- en gewestwegen die zich op haar grondgebied bevinden. Wat staat er in die wet (decreet) nu juist?

"Art. 4. § 1. De Vlaamse Regering bepaalt de motorvoertuigen waarvoor de toegang tot een LEZ zonder meer toegelaten is, met in voorkomend geval een registratie bij een gemeente die een LEZ op haar grondgebied invoert.

De Vlaamse Regering bepaalt de gevallen waarin de registratie, vermeld in het eerste lid, verplicht is.

§ 2. Voor de motorvoertuigen die niet onder toepassing van paragraaf 1 vallen, onderwerpt de gemeente die op haar grondgebied een LEZ invoert, de toegang tot de LEZ aan een verbod of aan voorwaarden die van dien aard zijn dat zij het gebruik van de LEZ door voertuigen die milieuhinder veroorzaken, afremmen.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen met betrekking tot de voorwaarden en het verbod, vermeld in het eerste lid."

Dus er staat wel degelijk dat de Vlaamse regering bepaalt en niet de Stad. Alle voertuigen die niet onder art 1 vallen daar kan volgens het decreet dus art 2 op toegepast! Omgekeerd dus niet. Art 2 is bovendien niet concreet en nergens staat iets over invoeren op gewestwegen. De Stad Antwerpen bedient zich dus van halve waarheden en kromme redeneringen.

Ook qua bezwaartermijnen en inning begeeft de stad zich op gevaarlijk terrein. Bezwaren onontvankelijk verklaren door een termijn van 30 dagen of het niet aangetekend opsturen is een betwistbare praktijk. Het Grondwettelijk Hof was, in een arrest van 19 december 2007 (nr. 162/2007), van mening dat de verzenddatum van de kennisgeving van aanslag of het aanslagbiljet, als startpunt van de bezwaartermijn, een onrechtmatige beperking vormde van het recht op verdediging van de bestemmelingen. De bezwaartermijn begint immers te lopen op het ogenblik dat deze laatste nog geen kennis kunnen hebben van de inhoud van de kennisgeving van aanslag of het aanslagbiljet.

Ten tweede is 30 dagen volgens het grondwettelijk gebruik voor regionale en lokale belastingen te kort als termijn. Daarom dat dit per decreet van 23 juni 2006 aangepast werd in Vlaanderen. Dus is ook de bezwaartermijn, van 30 dagen en dan nog aangetekend die de Stad Antwerpen geeft, veel te kort voor het behandelen van een gewestmaterie.

Ten derde is de bezwaartermijn van 30 te kort om te ontvangen tijdens de zomer waarin het overgrote deel van België en de omliggende landen met verlof en veelal met vakantie zijn. Er dient rekening gehouden te worden met ten minste 3 weken afwezigheid en het niet lezen van de ontvangen beschikking. De minimale bezwaartermijn dient met een reële termijn van zomerverlof verlengt te worden.

Ten vierde is rekening houdend met de internationale post en de vertraging in poststukken de bezwaartermijn van 30 dagen te kort. De bezorgtijd van twee tot vijf werkdagen plus de tussenliggende weekenden geeft een vertraging van één tot twee weken bovenop bovengenoemde argumenten.

Een ander kwalijk gegeven is dat het bedrag van 150 € voor de eerste boete op maat van de deurwaarders lijkt geschreven. Door de boete op 150 € te brengen (en bij derde boet op 350€) laten ze toe om met een dwangbevel (buitengerechtelijk dus) meteen de hoogste kosten aan te rekenen (art 7 tarief 2018). Dit is dus een dubbele straf met voorbedachten rade. Bovendien is een boete verbonden aan een overtreding, maar het rijden in de LEZ is geen overtreding van de wegcode. Des te schandaliger is dat de deurwaarder van de stad de wettelijke tarieven niet hanteert maar die stevast overschrijdt. Het inningsrecht is te ruim berekend. Volgens het wettelijk tarief is dit 1 procent en minimum 12,18 euro. De deurwaarder van de stad rekent weliswaar 14,74 euro. Ook de aanmaning is te duur namelijk 22,82 euro i.p.v. 18,02 plus de 76 cent porto. De deurwaarder rekent tevens een opzoeking van 15,10 euro aan die compleet overbodig en onterecht is en dus fictief. Elk slachtoffer kan online vaststellen dat de deurwaarder al dan niet het rijksregister raadpleegde. Indien dit niet zichtbaar is dan rekent de deurwaarder dus fake opzoeken aan. De Stad Antwerpen heeft trouwens de gegevens van het DIV aan die deurwaarder gecommuniceerd. Dit is met andere woorden gewoon een schaamteloze zelfbediening die op georganiseerd misbruik van recht begint te lijken wat in strijd is met het EVRM.

Dubbele belasting

Bovendien verhoogt de federale overheid de accijnzen op diesel al jaren om deze gelijk te trekken met die op benzine. Het argument hiervoor is "leefmilieu". Wat in december 2017 de hoogste prijs aan de pomp sedert 2014 opleverde terwijl de olieprijs internationaal op een zeer laag niveau lagen. In oktober 2018 leidde het zelfs tot de historisch hoogste dieselprijs aan de pomp, terwijl de olieprijs kelderde. De auto is dus reeds een melkkoe voor de overheid met dezelfde argumenten waarmee het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of het Vlaams Gewest nu afkomen. De enige consequente maatregel zou het verbieden van dieselloze voertuigen tout-court zijn. Zonder afkoop noch uitzonderingen.

Er is eveneens geen enkel wetenschappelijk en reproduceerbaar bewijs dat fijn stof (PM10) van brandstof de oorzaak zou zijn van allerlei kwalen. Integendeel er is enkel eenduidig bewijs dat fijn stof zondermeer 'mogelijk' schadelijk is. Een vermoeden van schadelijkheid is iets geheel anders dan een onomstotelijk bewezen oorzakelijk verband. Bovendien ontbreekt elk wetenschappelijk bewijs betreft de origine van het fijn stof en veel emissie komt van tram- en treinsporen, erosie, rokers, CV-installaties en dergelijke. Zelfs sahara-zand in de hogere luchtlagen of roet uit het Ruhrgebied kan een bron zijn (vaak nog met zware metalen op de koop toe). In 2018 haalde lokale regenbuien door fijn stof uit het Ruhrgebied zelfs de nationale pers. Dit alles maakt de norm bijzonder arbitrair. Al deze particules worden op wetenschappelijk niveau gemeten door KMI, universiteiten en andere instellingen.

De enige oplossing zou het meten van de emissie van elke individuele auto zijn, maar dat durft de overheid niet aan. Nochtans bestaat er zoiets als een verplichte technische keuring waar de uitstoot reeds gemeten wordt!

In tegenstelling tot een verkeersvrije zone is het arbitrair selectief weren van bepaalde voertuigen op basis van economische criteria i.p.v. wetenschappelijk onderbouwde en nadien juridisch solide vormgegeven normen dus een vorm van discriminatie. Het kan ook een manier zijn om de huizenprijzen te helpen verhogen en de stadskern te reserveren voor een economische of politieke elite.

Voor elke auto, oud of nieuw, betaalt de burger dezelfde verkeersbelasting aan zijn gewest. De LEZ discrimineert dus tussen belastingbetalers op basis van het object van die belasting. Bovendien betaalt iedereen dezelfde accijnzen en btw op brandstof. In die prijs zit reeds de sociale kost van de luchtvervuiling vervat. Wat dus neerkomt op een dubbele belasting voor bepaalde burgers. Vooral de afkoopmogelijkheden van de LEZ-beperkingen en de boetes vormen een dubbele belasting aangezien reeds milieuheffingen in de brandstofprijs en de wegenbelasting zitten. Dus betaalt de burger reeds een milieuheffing via de bestaande belastingen op zowel brandstof en inverteerstelling van een voertuig. Kortom de afkoop zowel als de boetes van de LEZ zijn dus een dubbele belasting strictu sensu. Los van de discriminerende werking. De belastingen en accijnzen op brandstof zijn bovendien op geen enkele manier sociaal gecorrigeerd.

Exceptie van onwettigheid

Artikel 159 GW is duidelijk "De hoven en rechtbanken passen de algemene, provinciale en plaatselijke besluiten

en verordeningen alleen toe in zoverre zij met de wetten overeenstemmen” Jan Theunis schreef bovendien: “Er bestaan veel misverstanden over die grondwetsbepaling, maar een van de meest hardnekkige is de opvatting dat de burger – of de overheid – ze enkel ter verdediging zou kunnen aanwenden, nadat hem of haar een vordering voor de voeten is geworpen.

Dr Jan Theunis voegde er aan toe dat “Zij werpt geen hinderpaal op om het onderzoek van de eis door de rechter te verhinderen, maar zij betwist de grondslag zelf van de aanspraak, meer bepaald door de wettigheid van een toepasselijke bestuurshandeling in vraag te stellen.”

Subjectief recht

Wat dit betreft vatten we een rechtsfilosofisch debat aan. Artikel 544 van het Burgerlijk Wetboek handelt over eigendomsrecht als objectief recht. Hieruit ontstaan subjectieve rechten zoals het recht het eigendom te verkopen en alle gebruiksrechten. In dit geval dus het subjectieve recht dit eigendom de facto niet gedeeltelijk onteigend te zien. Zonder schadevergoeding kan het LEZ-decreet niet wettig zijn en zijn bijgevolg alle daaruit volgende bestuurshandelingen eigenlijk onwettig. Theunis geeft tevens aan dat het “Hof van Cassatie toe [geeft] dat een onwettige bestuurshandeling zonder beperking in de tijd, met toepassing van artikel 159 van de Grondwet buiten toepassing kan worden gelaten in een geschil dat tot de bevoegdheid van de hoven en rechtbanken behoort.” De rechter kan de wet of het decreet dus niet toepassen.

Conclusie

Het LEZ-decreet van het Vlaams Gewest, de LEZ-ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeentelijke verordeningen qua LEZ zijn een vorm van oneerlijke tolheffing. Bovendien zijn de betrokken voertuigen Europees en Belgisch gehomologeerd. Dus hierdoor is de invoering een beperking van de rechten van de koper/eigenaar die in tempore non suspecto een voertuig kocht (dat alle rechten bood). De bestuurder betaalt dezelfde verkeersbelastingen, moet aan dezelfde technische controle (keuring) voldoen en dient dezelfde verplichte verzekering te betalen. Zonder uitdoofscenario wordt op arbitraire wijze een beperking van die rechten opgelegd.

- 1) De tegenprestatie van de overheid voor die gewestelijke verkeersbelasting en andere kosten zoals technische keuring worden ingeperkt.
- 2) Het objectief recht op eigendom wordt hier beperkt op basis van arbitraire regels, zonder indemniteit voor de geleden schade aan dit eigendomsrecht. Dus heeft dit ook gevolgen voor het subjectief recht van de eigenaar.
- 3) De LEZ-afkoopmaatregelen en boetes zijn een dubbele belasting.
- 4) het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest usurperen met het decreet en de ordonnantie bevoegdheden via bevoegdheden die haar wel via de Grondwet gegeven zijn

De LEZ schenden de burgerrechten op verschillende vlakken. Het is tijd dat dit bestuurlijk onding verdwijnt.

Met belangstelling kijk ik uit naar uw schrijven met de bevestiging van terugdraaien van de onterecht opgelegde geldboete.

Hoogachtend,

