

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

25 mei 2005

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE

**– van de heren Bart Martens en Ludwig Caluwé,
mevrouw Annick De Ridder en de heer Jan Peumans –**

**tot besluit van de op 3 mei 2005 door de heer Jan Penris
in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Kathleen Van Brempt,
Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen,
over het Vlaams verzet tegen de Eurovignet-richtlijn**

TEKST AANGENOMEN DOOR DE PLENAIRE VERGADERING

Zie:

315 (2004-2005)

– Nr. 1: Met redenen omklede motie

Het Vlaams Parlement,

- gehoord de interpellatie van de heer Jan Penris;
- gehoord het antwoord van minister Kathleen Van Brempt;

– gelet op:

1° het Vlaamse regeerakkoord, waarin de Vlaamse Regering stelt:

- a) dat zij de krachtlijnen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen als uitgangspunt neemt voor haar mobiliteitsbeleid;
- b) dat zij wil streven naar de invoering van het wegvignet ter vervanging van de verkeersbelasting, zodat voortaan iedereen betaalt voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur, ook buitenlanders;
- c) dat zij de mogelijkheid zal onderzoeken om positieve stimulansen in te voeren voor veilig rijgedrag;

2° de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten (artikel 3, 10°), waarin de verkeersbelasting is opgenomen onder de gewestelijke belastingen;

3° de bevoegdheden die in dit verband aan het gewest werden toegewezen in de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten;

4° de wetgeving met betrekking tot het Eurovignet:

- a) het ministerieel besluit van 20 december 2002 tot wijziging van het ministerieel besluit van 9 januari 1995 ter uitvoering van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg

en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet, overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 (BS 21 januari 2003);

b) het samenwerkingsakkoord van 18 juli 2002 tussen de Federale Overheid en de Gewesten betreffende de vertegenwoordiging van het Koninkrijk België binnen het Coördinatiecomité ingesteld door artikel 14 van het Akkoord van 9 februari 1994 betreffende de heffing van rechten op het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens (Eurovignet) (BS 23 oktober 2002);

c) het koninklijk besluit van 19 december 2001 ter uitvoering van de artikelen 8, 12 en 13, van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een eurovignet, overeenkomstig Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 (BS 29 december 2001);

d) de wet van 10 juni 2001 tot wijziging van de artikelen 4, 8, 9, 12 en 13 van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet, overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 (BS 23 juni 2001);

e) de wet van 13 maart 2001 tot goedkeuring van het Protocol tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ter voldoening aan Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen ondertekend te Brussel op 22 maart 2000 door de regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Zweden, en tot wijziging van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van voormeld Verdrag en tot invoering van een Eurovignet overeenkomstig Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 (BS 30 maart 2001);

f) het koninklijk besluit van 8 september 1997 tot bepaling van het wegnnet waarop het eurovignet van toepassing is (BS 21 oktober 1997), en andere federale en Vlaamse wetgeving;

5° de lopende procedure voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen;

– vraagt de Vlaamse Regering ten aanzien van de lopende Europese herzieningsprocedure de volgende standpunten in te nemen en te verdedigen:

1° de richtlijn moet in de berekeningswijze van tolheffingen en gebruiksrechten rekening houden met het reeds ingenomen standpunt van het Europees Parlement, namelijk dat de lidstaten de mogelijkheid moeten krijgen om de externe kosten mee in rekening te brengen;

2° de lidstaten moeten over een maximale vrijheid kunnen beschikken inzake de besteding

van de inkomsten uit tolheffing en gebruiksrechten;

3° de richtlijn moet de lidstaten de mogelijkheid geven om de tolheffingen en gebruiksrechten te laten variëren om een mobiliteitsbeleid te kunnen voeren dat rekening houdt met zorgen inzake milieu, congestie en verkeersbeheer;

4° de richtlijn moet de mogelijkheid bieden om een gedifferentieerd prijsbeleid te voeren naargelang van de route; de ‘markup’ mag niet beperkt worden tot bergachtige gebieden, maar moet ook rekening houden met de stedelijke gebieden. De ‘markup’ is hierbij gebonden aan een maximum dat alleen op basis van een aantal verschillende objectieve criteria (o.a. bevolkingsdichtheid, congestie, enzovoort) kan worden ingevuld;

5° de richtlijn moet gelijke mogelijkheden bieden aan lidstaten die werken met een vignet en aan lidstaten die een tolheffing verkiezen. Daarom moet de maximale prijszetting voor een dagvignet opgetrokken worden naar een niveau dat vergelijkbare inkomsten kan garanderen met een tolheffing;

6° de richtlijn moet garanderen dat het Masterplan Antwerpen in al zijn onderdelen kan worden uitgevoerd binnen de NV BAM.