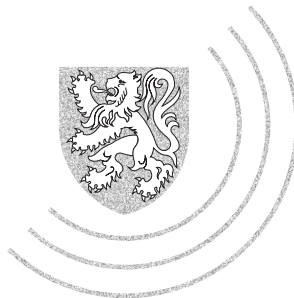


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

30 oktober 2003

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Carl Decaluwe en Ludwig Caluwé –

**betreffende de invoering van een Vlaams wegenvignet, kosteloos voor jongeren,
en de afschaffing van de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling en het Eurovignet**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Nieuwe fiscale bevoegdheid

Dit voorstel van resolutie regelt een gewestaangelegenheid. Met het Lambermontakkoord werd immers de bijzondere financieringswet aangepast, waardoor het Vlaamse Gewest bevoegd werd voor de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling (BIV). Om precies te zijn : artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten, werd vervangen bij artikel 6 van de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten. Daardoor zijn de gewesten sinds 1 januari 2002 bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen te wijzigen. Vlaanderen kreeg zo voor het eerst ook instrumenten in handen om het mobiliteitsbeleid fiscaal te sturen.

Tot nu toe heeft de Vlaamse overheid nauwelijks een initiatief genomen om een gewijzigd beleid te voeren met betrekking tot deze nieuwe, toch niet onbelangrijke bevoegdheid. Twee wijzigingen werden hierover tot nu toe goedgekeurd : met betrekking tot de invoering van de euro en met betrekking tot een vermindering van de BIV op grond van de emissienormen of de aard van de aandrijvingsbrandstof, waarbij ook een fiscale neutraliteit werd ingevoerd van de BIV bij de overdracht van een belastbaar vervoermiddel tussen (ex-)echtgenoten. Het betrof in hoofdzaak de realisatie van voorstellen die nog op het federale niveau waren voorbereid, en die samen met de regionalisering werden overgeheveld.

Nochtans biedt deze nieuwe bevoegdheid heel wat mogelijkheden om sturend op te treden in het mobiliteitsbeleid, zoals ook werd vooropgesteld in, bijvoorbeeld, het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het gaat dan over doelstellingen met betrekking tot bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid en milieu- en natuurkwaliteit. Voor de laatste doelstelling bijvoorbeeld zou men de belastingen verder kunnen differentiëren ten nadele van meer vervuilende vervoermiddelen. Verkeersveilige chauffeurs zouden beloond kunnen worden, jongeren zouden gemakkelijker een wagen kunnen aanschaffen, er zou een rem gezet kunnen worden op transitverkeer, enzovoort. Bovendien kan men zoeken naar extra inkomsten uit de mobiliteitsfiscaliteit, om op die manier de infrastructuurinveste-

ringen die voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid noodzakelijk zijn, te kunnen financieren.

Om ook de belastingplichtige die een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten is, te vatten in een vernieuwde mobiliteitsfiscaliteit, is het noodzakelijk dat er een samenwerkingsakkoord wordt opgesteld met het Brussels en het Waalse Gewest. De indieners vragen dat de Vlaamse regering daartoe het initiatief neemt.

Een Vlaams wegenvignet

Met dit voorstel van resolutie wil het Vlaams Parlement de regering aansporen om werk te maken van een creatief fiscaal mobiliteitsbeleid. Concreet stellen de indieners voor om de bestaande verkeers-taksen te vervangen door een Vlaams wegenvignet.

Tot nu toe betalen de auto- en vrachtwagenchauffeurs geen enkele duidelijke heffing voor het gebruik van de infrastructuur. Nochtans kost de aanleg en het onderhoud van onze wegen honderden miljoenen euro per jaar. Dat wordt echter enkel bekostigd door de Vlaamse belastingbetaler. De enige vorm van heffing op het gebruik van de auto en de vrachtwagen, zijn de accijnzen op de benzine- en dieselprijs. De opbrengst van deze accijnzen gaat echter niet naar de wegeninfrastructuur (Vlaamse begroting), maar naar de federale schatkist.

Om enigszins tegemoet te komen aan de kosten van de wegeninfrastructuur voor de gewesten, werden een aantal verkeersbelastingen geregionaliseerd in het Lambermontakkoord. Sinds 2002 ontvangt de Vlaamse schatkist jaarlijks zo'n 860 miljoen euro. De verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling zijn evenwel belastingen die louter afhangen van het autobezit, en niet van het gebruik van de infrastructuur. Die autoheffingen vervangen door een wegenheffing zou in eerste instantie in de praktijk weinig veranderen, ervan uitgaande dat wie een auto bezit, die ook gebruikt en dus een wegenvignet zal moeten kopen. Anderzijds kan het vignet – zeker indien een elektronische versie ingevoerd zou worden – zijn nut nog bewijzen om in een verdere toekomst Europese initiatieven inzake heffingen op het werkelijke wegengebruik op te volgen. Zo heeft de Europese Commissie al de intentie uitgesproken om op middellange termijn over te gaan tot de invoering van een elektronische kilometergebonden heffing voor zware voertuigen voor het vervoer van goederen. Terzake kan verwezen worden naar het Witboek "Een eer-

lijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik : een gefaseerde aanpak van een gemeenschappelijk kader voor het in rekening brengen van het gebruik van vervoersinfrastructuur in de EU” van 1998. De definitieve invoering van Europese normen inzake de technische voorwaarden voor elektronische tolheffingssystemen, zal niet lang meer op zich laten wachten, getuige het voorstel van richtlijn “betreffende de algemene invoering en de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap” van 24 maart 2003. Het is dus al duidelijk in welke richting de ontwikkelingen terzake gaan en daar kan nu al op ingespeeld worden. Indien nodig kan, in afwachting van een definitieve standaard, een klassiek vignet gebruikt worden.

De invoering van een wegvignet biedt een heel aantal voordelen :

- Het betekent een administratieve vereenvoudiging, drie heffingen worden namelijk vervangen door één belasting.
- Het zorgt voor een (weliswaar nog prille) verschuiving van een heffing op autobezit naar een heffing op autogebruik.
- Het betekent dat buitenlandse gebruikers van het Vlaamse wegnnet niet langer gratis kunnen rijden over onze infrastructuur en zo bijdragen in de kosten van de aanleg en het onderhoud ; Vlamingen betalen immers ook voor het gebruik van het wegnnet in Frankrijk, Italië, Zwitserland, Spanje, Noorwegen, Oostenrijk en Tsjechië, en binnenkort betalen ook vrachtwagens in Duitsland. Groot-Brittannië zou vanaf 2006 een heffing innen voor het gebruik van Britse wegen.
- Het genereert extra inkomsten, wegens het aanzienlijke aandeel buitenlandse gebruikers van de Vlaamse wegen, waardoor :
 - 1° Vlamingen minder wegentaksen moeten betalen dan momenteel het geval is ;
 - 2° tolheffingen op nieuwe infrastructuurwerken (zoals bijvoorbeeld die van het Masterplan) overbodig worden, omdat ze met de opbrengst van het wegvignet gefinancierd kunnen worden, en/of
 - 3° investeringen in het openbare vervoersnet versterkt en versneld kunnen worden (bijvoorbeeld ter financiering van het Pegasusplan van De Lijn).

- Het betekent een volwaardig alternatief voor het Eurovignet voor vrachtwagens, na de uitholling van het Eurovignetverdrag door het uitstappen van Duitsland, en mogelijk later ook Nederland (om kilometerheffing in te voeren).
- Het biedt voldoende flexibiliteit om specifieke prijsaanpassingen in te voeren afhankelijk van :
 - 1° de geldigheidsduur (dag, week, maand, jaar, ...) ;
 - 2° het type van voertuig (auto, vrachtwagen, hier is een verdere verfijning mogelijk in motorrijwielen, caravans, autocars, lichte vrachtwagens, ...) ;
 - 3° de milieuvriendelijkheid van de voertuigen (gemeten aan de hand van de uitstoot van schadelijke stoffen, het energiegebruik en geluidsoverlast ; Euronorm 4 en dergelijke meer) ;
 - 4° sociale behoeften (zoals een vrijstelling voor voertuigen aangepast aan personen met een handicap) ;
 - 5° verkeersveilig rijgedrag : in samenwerking met Justitie kan zelfs verkeersveilig rijgedrag ‘beloond’ worden. Dat vereist wel dat er een geïnformatiseerde databank komt bij Justitie met verkeersovertredingen ;
 - 6° andere doelgroepgerichte maatregelen.

Een dergelijke differentiëring lijkt wel een elektronische versie van het vignet te vereisen.

Kosteloos voor jongeren

De indieners stellen voor om jonge chauffeurs een kosteloos wegvignet ter beschikking te stellen, op voorwaarde dat zij veilig rijden. Een dergelijke prijsaanpassing is vanaf het beginstadium van de invoering van het wegvignet mogelijk, een elektronisch vignet is hiervoor geen noodzaak.

Het is duidelijk dat het behalen van een rijbewijs, de aanschaf van een wagen, het verzekeren van de wagen enzovoort, een zware aanslag op het beperkte budget van jongeren betekent. Nochtans is het beschikken over een wagen voor de meeste jongeren onontbeerlijk. Een blik op de vacatures spreekt in dat opzicht boekdelen. Veel jongeren geraken maar moeilijk weg uit de jeugdwerkloosheid, en de bestaande vervoersarmoede speelt daarin

een niet onbelangrijke rol. Het openbaar vervoer is voor vele jobs ontoereikend (bijvoorbeeld door de gebrekkige ontsluiting van bedrijventerreinen door De Lijn, de plaats van bestemming is immers geen criterium in het decreet basismobiliteit). Daardoor zijn (beginnende) werknemers aangewezen op privé-vervoer. Voor een jongere die nog geen eigen inkomsten heeft kunnen genereren, is dat een zware investering om te dragen. Door een kosteloos wegvignet kan die last verlicht worden.

Daaraan wordt een veiligheidsdoelstelling gekoppeld : de jongeren krijgen maar vrijstelling van betaling als zij geen verkeersovertredingen begaan. Het is niet omdat potentiële boetes onvoldoende afschrikken, dat ook dit voorstel een maat voor niets zou zijn. Een vrijstelling van een heffing die elk jaar betaald moet worden, is veel concreter, veel directer dan een potentiële boete. Daarmee beogen de indieners een bijdrage te leveren aan het probleem van het overmatige aandeel van jonge slachtoffers in het verkeer. Een noodzakelijke voorwaarde om dat te kunnen realiseren, is een doorgedreven samenwerking met de parketten, die in de eerste plaats een digitale databank van verkeersovertredingen moeten kunnen aanleggen.

De indieners stellen voor om jonge chauffeurs 5 jaar lang een kosteloos wegvignet ter beschikking te stellen, om zo de toegang tot de arbeidsmarkt te vergemakkelijken en om de jongeren ertoe aan te zetten om veilig te rijden.

Carl DECALUWE

Ludwig CALUWE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– overwegende dat :

- 1° fiscale instrumenten een wezenlijke bijdrage kunnen leveren tot de realisatie van de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid ;
- 2° de huidige mobiliteitsheffingen louter gebonden zijn aan het voertuig op zich en niet aan het gebruik ervan ;
- 3° een integratie van de bestaande heffingen tot één taks zorgt voor een administratieve vereenvoudiging ;
- 4° de aanleg en het onderhoud van de Vlaamse infrastructuur handenvol geld kost aan de gemeenschap en talloze (buitenlandse) gebruikers hieraan geen bijdrage leveren ;
- 5° voor een algemene invoering van een wegvignet een samenwerkingsakkoord noodzakelijk is met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest ;
- 6° een wegvignet zorgt voor extra inkomsten zonder dat de fiscale lasten voor de Vlamingen verhoogd moeten worden : die kunnen integendeel verlaagd worden ;
- 7° nieuwe fiscale instrumenten moeten kunnen inspelen op factoren zoals het type van voertuig, de milieuvriendelijkheid van de voertuigen, sociale behoeften, verkeersveilig rijgedrag, en dergelijke meer ;
- 8° een eigen wagen voor jongeren nagenoeg noodzakelijk is om de moeilijke stap naar de arbeidsmarkt te kunnen zetten, een wagen voor jongeren een extra zware investering betekent en zij daar nog meer voor moeten betalen door de torenhoge verzekeringen ;
- 9° jongeren een kwetsbare groep zijn op het gebied van de verkeersveiligheid, en het al dan niet betalen van een jaarlijkse bijdrage een stimulans betekent voor een verkeersveilig rijgedrag ;

– vraagt de Vlaamse regering een samenwerkingsakkoord voor te bereiden en te bespreken met het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, om te komen tot :

- 1° de afschaffing van de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en het Eurovignet ;
- 2° de invoering van een Vlaams Wegenvignet, een vignet waarover elke gebruiker moet beschikken vooraleer hij gebruik kan maken van de Vlaamse weginfrastructuur ;
- 3° de kosteloze toekenning van een dergelijk vignet aan jonge chauffeurs, voor de eerste vijf jaar na het behalen van hun rijbewijs en op voorwaarde dat zij zich veilig gedragen in het verkeer.

Carl DECALUWE

Ludwig CALUWE
