Stuk **1932** (2003-2004) – Nr. 2

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

Zitting 2003-2004

11 februari 2004

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

VERSLAG

namens de Verenigde Commissies voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie, en voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting uitgebracht door de heer Jan Verfaillie

Samenstelling van de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

de heren Jean-Paul Peuskens, Robert Voorhamme ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, mevrouw Ilse Van Eetvelde ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Samenstelling van de commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting :

Voorzitter : de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden :

mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heren Johan De Roo, Erik Matthijs, Eric Van Rompuy ;

de heren Frans De Cock, André Denys, Stefaan Platteau, Marc van den Abeelen ;

de heren Mathieu Boutsen, Herman De Reuse, Roland Van Goethem ;

de heren Lucien Suykens, Bruno Tobback ;

de heer Jos Stassen ;

de heer Etienne Van Vaerenbergh.

Plaatsvervangers :

de heren Gerald Kindermans, Boudewijn Laloo, mevrouw Trees Merckx-Van Goey, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, Jul Van Aperen, mevrouw Erna Van Wauwe, de heer Francis Vermeiren ;

mevrouw Hilde De Lobel, de heren Jean Geraerts, Christian Verougstraete ;

de heer Steve Stevaert, mevrouw Josée Vercammen ;

de heer Jos Geysels ;

de heer André-Emiel Bogaert.

Zie :

1932 (2003-2004)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

Het Uitgebreid Bureau besliste op 8 december 2003 het 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 te verwijzen naar de Verenigde Commissies voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting en voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie.

De Verenigde Commissies bespraken dit voorstel van resolutie op dinsdag 27 januari 2004.

Het voorstel van resolutie werd met 14 stemmen tegen 11 verworpen.

1. Toelichting door de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe licht het voorstel van resolutie toe namens de indienende CD&V-fractie. Het is volgens hem een echte concretisering van nieuwe Lambertmontbevoegdheden. Voor de technische uiteenzetting verwijst hij naar de toelichting in het gedrukte stuk. In elk geval is het Vlaamse Gewest sinds 1 januari 2002 bevoegd voor de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen inzake verkeersbelasting, belasting op inverkeerstelling (BIV) en Eurovignet. Vlaanderen kreeg zo voor het eerst een aantal belangrijke instrumenten om het mobiliteitsbeleid althans voor een deel fiscaal te sturen.

Maar het lid stelde vast dat de Vlaamse overheid sinds die dag nauwelijks enig initiatief terzake nam. Hij geeft wel toe dat een en ander voor een deel al werd besproken in het parlement, met name met betrekking tot de invoering van de euro en met betrekking tot de vermindering van de BIV op grond van de emissienormen of de aard van de aandrijvingsbrandstof. Daarbij werd getracht de fiscale neutraliteit te bewaren. Fundamentele sturing door fiscaliteit werd echter nog niet voorgesteld.

De spreker vindt het belangrijk dat het voorstel een aanzet geeft tot de effectieve realisering van verschillende doelstellingen tegelijk. Hij geeft verkeersveiligheid en natuur- en milieukwaliteit als voorbeelden. Men kan met het voorstel verkeersveilige chauffeurs aanmoedigen en men kan differentiëren volgens milieuvriendelijkheid. Hij geeft toe dat dit niet de hele oplossing is maar het is minstens een aanzet.

De indieners zijn ervan overtuigd dat men op de voorgestelde manier hoe dan ook aan extra inkomsten inzake mobiliteitsfiscaliteit kan raken zonder lastenverhoging. Simulaties wezen dat uit. Men zal aan alle Vlamingen kunnen zeggen dat ze minder zullen betalen en dat er toch meer inkomsten komen voor de Vlaamse schatkist. Er wordt gestreefd naar een creatief fiscaal mobiliteitsbeleid. Tot nu toe betalen auto- en vrachtwagenchauffeurs geen duidelijke heffing voor het gebruik van de infrastructuur, op een uitzondering zoals de Liefkenshoektunnel na. Over het algemeen is er geen duidelijke band, al is iedereen ervan overtuigd dat de aanleg en het onderhoud van de wegen veel geld kosten.

Nochtans ontvangt de Vlaamse schatkist sinds 2002 jaarlijks ongeveer 860 miljoen euro uit mobiliteit. Maar dat geld komt in de algemene middelen terecht, terwijl men de vraag kan stellen of men daar ook geen vorm van mobiliteitsinstrument kan van maken. De verkeersbelasting en de BIV hangen thans louter af van het autobezit en niet van het gebruik van de infrastructuur. Die autoheffingen vervangen door een wegenheffing zou weliswaar 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.

De indieners hebben eveneens hun licht opgestoken bij de Europese instanties, waar die ideeën voor een stuk ook leven. Op het vlak van telematica, elektronica en GPS is een eerste aanzet mogelijk. Hij gaat vervolgens niet in op de discussie die thans gevoerd wordt rond het Europees Witboek.

De heer Decaluwe is ervan overtuigd dat de invoering van een Vlaams wegenvignet ter vervanging van de verkeersbelasting, de BIV en het Eurovignet een aantal voordelen met zich meebrengt. Drie vervangen door één is een administratieve vereenvoudiging. Het voorstel zorgt verder voor een prille verschuiving van een heffing op autobezit naar een heffing op autogebruik. Ook de buitenlandse gebruikers van de Vlaamse wegen gaan voortaan betalen. De spreker betreurt dat geen exacte cijfers bekend zijn over de verhouding tussen binnen- en buitenlandse gebruikers van het wegennet – het lid vraagt zich terloops af hoe men zonder die cijfers een beleid kan voeren – maar studies als die van het Havenbedrijf Antwerpen wijzen wel uit dat een kleine 60% van de vrachtauto's op de Antwerpse ring Belgisch is. De rest is dus buitenlands, waarvan de meerderheid Nederlands, gevolgd door Frans en Duits en een grote diversiteit aan andere nationaliteiten. Zelfs als men de Vlamingen een korting van 25% geeft, zal de opbrengst met 3 tot 4 miljard

Belgische frank toenemen, want ook alle buitenlanders moeten net als de Belgen een vignet voor een dag, week of jaar kopen. Het lid herhaalt in dit verband dat de opbrengst varieert naargelang de gehanteerde sleutels, bijvoorbeeld de differentiatie volgens milieuvriendelijkheid.

Als gevolg van deze extra inkomsten zullen de Vlamingen minder wegentaksen betalen dan momenteel het geval is. Tolheffingen ter financiering van nieuwe infrastructuurwerken worden wellicht overbodig. Men zou versneld een inspanning kunnen doen voor de financiering van het Pegasusplan van De Lijn. Het vignet vormt ten slotte een volwaardig alternatief voor het Eurovignet voor vrachtauto's, na de uitholling van het verdrag terzake door de uitstap van Duitsland en mogelijk later ook Nederland.

Het systeem is ook flexibel genoeg om te differentiëren inzake geldigheidsduur, type van voertuig, milieuvriendelijkheid, sociale behoeften (gebruik door gehandicapten) of verkeersveiligheid, dit laatste in samenwerking met Justitie. De heer Decaluwe besluit dat het voorstel positieve differentiatie mogelijk maakt in de plaats van bestraffing.

Tot slot bespreekt het lid de kosteloosheid voor jongeren. Afgestudeerde werkzoekenden zijn vaak verplicht een auto te kopen, omdat de op zich lovenswaardige basismobiliteit nog niet helemaal operationeel is. Dat is voor hen een bijzonder dure investering. Men zou hen daarom voorwaardelijk van de betaling van een wegenvignet kunnen vrijstellen gedurende vijf jaar, dat wil zeggen als zij zonder verkeersovertredingen, ongevallen of vaststelling van alcoholgebruik blijven.

De heer Decaluwe beseft dat overleg met de Waalse en Brusselse overheden nodig zal zijn en nam daarom al contact op met enige collega's uit de andere regio's. Hij stelde vast dat men daar inziet dat België een transitland is en dat het de moeite waard is om een systeem te onderzoeken dat een hogere opbrengst oplevert door buitenlandse gebruikers mee te laten betalen.

Op grond van al deze overwegingen vragen de indieners de afschaffing van de verkeersbelasting, de BIV en het Eurovignet, en ter compensatie daarvan de invoering van een Vlaams wegenvignet, waarover elke gebruiker moet beschikken vooraleer hij gebruik kan maken van de Vlaamse wegeninfrastructuur. Ten slotte wil men ook de drempel van het autobezit verlagen voor jonge chauffeurs na het behalen van hun rijbewijs en tegelijk een positieve stimulans geven voor veilig gedrag van de jongeren in het verkeer.

2. Bespreking

Repliek van minister Dirk Van Mechelen, Vlaams minister bevoegd voor Financiën en Begroting

De minister merkt op dat wie de voorbije 2 jaar de werkzaamheden van de commissie Financiën volgde, moeilijk kan stellen dat de Vlaamse overheid geen of onvoldoende gebruik maakte van de bevoegdheden die door het Lambermontakkoord werden toegekend. Wat zij deed met de successie-, registratie- en schenkingsrechten toont voldoende aan dat men de fiscaliteit wel degelijk voor een stuk als beleidsinstrument probeert aan te wenden. Het spreekt wel voor zich dat drie keer wordt nagedacht voor men wijzigingen doorvoert of nieuwe mechanismen op gang brengt.

Onmiddellijk na Lambermont heeft de Vlaamse regering ook een aanvullend regeerakkoord goedgekeurd waarin een aantal zaken naar voren worden geschoven die zeer specifiek met de voorliggende aangelegenheid te maken hebben. Zo werd beslist om de onrechtvaardigheid inzake successierechten die inhield dat de BIV opnieuw moest betaald worden bij de overdracht van een auto na een overlijden, de wereld uit te helpen. Dat soort anomalieën werd gecorrigeerd. Voorts werd heel wat denkwerk verricht in het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar dat onderdeel laat de minister over aan collega Bossuyt.

De indieners stellen voor om de drie bestaande belastingen af te schaffen en te vervangen door één taks, hetzij in elektronische vorm, hetzij, in afwachting van een Europese standaard, in de vorm van een klassiek wegenvignet. Hoe dan ook, voor elk van beide hypothesen is het noodzakelijk een heel andere organisatie van invordering, dienstverlening aan het publiek en controle op het terrein uit te werken. Bij het klassieke wegenvignet is een uitgebreid en steeds toegankelijk netwerk van verkooppunten van de vignetten een voorwaarde om het voorstel te doen slagen. De federale administratie AKRED (Administratie van het Kadaster, de Registratie en de Domeinen) is vandaag nog steeds verantwoordelijk voor de invordering van de verkeersbelasting, de BIV en het Eurovignet. Zij is weinig toegankelijk. De kantoren zijn alleen 's ochtends open van 9 tot 12. Als men daarmee wil gaan werken, moet dus een volledig nieuw systeem van 24 uur bereikbaarheid op gang gebracht worden. Als men gaat werken met terminals, staat men voor

een gigantische investering. Meer dan ooit is de Vlaamse spreuk “bezint eer ge begint” relevant.

De minister herinnert eraan dat Vlaanderen deze belastingen weliswaar voorlopig laat innen door de federale administratie maar tegelijk de ambitie heeft om Vlaamse belastingen door Vlaamse ambtenaren te laten innen. Hij verwijst daarvoor naar de beleidsbrief Financiën. Men kan de samenwerkingsovereenkomst met de federale overheid over de inning opzeggen, en twee jaar later de bevoegdheid zelf op zich nemen. De ervaring met de inning van de onroerende voorheffing leert dat een zeer performante voorbereiding moet voorafgaan aan eigen inning, als men financiële avonturen wil vermijden. Ondertussen is de opbrengst van de drie belastingen al opgelopen tot 950 miljoen euro, wat neerkomt op een dekkingsgraad van 99%. De minister waarschuwt dat een verandering van het mechanisme niet mag raken aan die inkomsten.

De Vlaamse regering werkte inmiddels voor deze belastingen een transitietraject uit. Het verloopt binnen de klassieke administratie, dus ABAFIM (Administratie Budgettering, Accounting en Financieel Management). Zij besliste een specifieke projectmanager in dienst te nemen die verantwoordelijk wordt voor de overheveling van de belastingen – in het kader van het beter bestuurlijk beleid – naar de IVA Vlaamse Belastingdienst van het beleidsdomein Financiën en Begroting. Het was de bedoeling de betreffende dame eind vorig jaar aan te stellen, maar na de hele selectieprocedure van Jobpunt Vlaanderen haakte de gegadigde af. De regering is nu opnieuw bezig met headhunting naar een geschikte kandidaat.

Vervolgens bespreekt minister Van Mechelen het Eurovignet. Hij merkt op dat een van de drie gewesten niet zomaar eenzijdig uit het internationale Eurovignetverdrag kan stappen. Daar moet intensief intergewestelijk overleg aan voorafgaan om tot een federaal standpunt te komen. De Waalse regering heeft op een gegeven moment op nogal vrijpostige wijze te kennen gegeven om op termijn een kilometergebonden heffing in te voeren, maar kwam naderhand tot het besef dat zij iets te snel aan het lopen was. De Brusselse regering nam nog geen standpunt in.

Zoals de indieners volgens de minister terecht stellen, speelt ook Europa een belangrijke rol in dit verhaal. Het is immers niet vanzelfsprekend dat ieder land naar een systeem van elektronische kilometerheffingen zal gaan zonder dat standaardisering zich opdringt. De Europese ministers van Verkeer zijn volop aan het onderhandelen over die Europese standaard. Volgens de informatie waarover de minister beschikt, is men stilaan tot een conclusie aan het komen voor die interoperabiliteit van nationale tolheffingssystemen. Volgens hem is het niet voorbarig te stellen dat de keuze in 2004 valt. Maar precies daarom is het net wel voorbarig om in de huidige stand van zaken te opteren voor een klassiek wegenvignet, waarbij de inning en de organisatie compleet moeten veranderd worden in afwachting van het andere heffingssysteem op Europees niveau, dat in de sterren staat geschreven. Het transitland België moet zich immers inschrijven in de Europese context.

Duitsland heeft in december 1998 beslist uit het systeem van het Eurovignet te stappen en autonoom over te schakelen op een systeem van kilometerheffing. De inwerkingtreding van het systeem is om technische en juridische redenen al meermaals uitgesteld. In weerwil van de *Deutsche Grundlichkeit* is het systeem na meer dan vijf jaar voorbereidingstijd vandaag nog steeds niet operationeel, met voor de Duitse overheid financiële verliezen tot gevolg ten bedrage van 156 miljoen euro per maand. Niemand minder dan kanselier Schröder zelf trok het dossier naar zich toe, vanwege de fabelachtige budgettaire proporties die het dossier aanneemt, ook voor een land als Duitsland. Toll Collect, het consortium dat het Duitse kilometerheffingsproject in goede banen moet leiden, heeft al 20.000 registratieapparaten uit vrachtwagens terug moeten nemen wegens technische gebreken. De minister wijst er bij wijze van besluit op dat men in Duitsland in 1998 een beslissing nam, natuurlijk na voorbereidend werk, en dat men thans hoopt in 2005 te kunnen beginnen. Hij concludeert dat het misschien toch iet of wat simplistisch is voor Vlaanderen om te stellen dat men dit nu even zelf gaat doen op deze of gene manier. Vlaanderen schrijft zich best in in een Europees beleid terzake.

Ten slotte heeft de minister een aantal bemerkingen bij het op het eerste gezicht aanlokkelijke voorstel om voor jongeren een vrijstelling vast te leggen. Niet alleen jonge werkzoekenden maar ook werklozen die het budgettair moeilijk hebben, zouden van hetzelfde voordeel willen genieten. Het is ook niet de bedoeling om jongeren zo snel mogelijk in de auto te zetten, maar integendeel om hen ervan te overtuigen dat er iets als een goed en performant openbaar vervoer is in Vlaanderen.

Repliek van minister Gilbert Bossuyt, Vlaams minister bevoegd voor Mobiliteit

Minister Gilbert Bossuyt vond de inleiding van de heer Decaluwe tamelijk sympathiek klinken. Hij herinnert eraan dat het onderwerp niet voor het eerst aan de orde is en pleit er nu zoals toen voor om alle ideeën met een open geest te bekijken. De vraag blijft wel of men met het voorgestelde systeem erin slaagt de doelstellingen te bereiken. De Vlaamse regering heeft het voorstel net zoals bij eerdere gelegenheden eerlijk onderzocht en is daarbij tot de conclusie gekomen dat dit niet het geval is. In aanvulling en ter bevestiging van het antwoord van zijn collega Van Mechelen geeft hij drie argumenten. Het voorstel leidt niet tot een administratieve vereenvoudiging. Het geeft geen aanleiding tot het vrijkomen van bijkomende budgettaire ruimte en daardoor ook niet tot de mogelijkheid om jongeren de eerste vijf jaar na het behalen van hun rijbewijs een kosteloos wegenvignet toe te kennen. Bovendien geeft dat laatste voorstel ook een problematisch signaal. Vervolgens gaat hij dieper in op elk van die punten.

Met de vervanging van de verkeersbelasting, de BIV en het Eurovignet door één nieuw vignetsysteem ontstaat geen administratieve vereenvoudiging. Immers, voor personenwagens, auto's voor dubbel gebruik en minibussen met dieselmotor – het merendeel van de voertuigen – blijft hoe dan ook de federale accijnscompenserende belasting van toepassing. Die wordt nu gelijktijdig geïnd met de verkeersbelasting. Haar afschaffing is een federale aangelegenheid.

De BIV is bovendien ook van toepassing op vliegtuigen, watervliegtuigen, zweefvliegtuigen, luchtballons en bepaalde andere luchtvaartuigen. Zij is ook van toepassing op jachten en pleziervaartuigen langer dan 7,5 meter, als deze vaartuigen moeten voorzien zijn van een vlaggenbrief. Uitvoering geven aan het voorstel van resolutie betekent dus dat de belasting op de inverkeerstelling toch behouden moet blijven, dat de autobestuurder een Eurovignet zal moeten aanvragen en dat voor ongeveer de helft van de wagenbezitters toch aanvullend de federale accijnscompenserende belasting afzonderlijk zal moeten betalen. En telkens moet de weggebruiker die een nieuwe wagen koopt van een ander type, bijvoorbeeld een andere fiscale PK, een andere vervuilingsgraad of aangedreven door een andere brandstof, toch een nieuw wegenvignet aanvragen. Op dit ogenblik wordt dit via de belasting op de inverkeerstelling voor hem geregeld.

De minister concludeert dat men het algemeen toepasbare vignet niet als een administratieve vereenvoudiging mag voorstellen. Hij wijst er voorts op dat het huidige Eurovignetsysteem, dat enkel opgezet is voor de inning van het Eurovignet door buitenlandse vrachtwagens, structureel niet in staat is om voor de inning van het algemeen toepasbare vignet te zorgen.

De minister twijfelt er niet aan dat de verdedigers van het algemene wegenvignet opwerpen dat de techniek nieuwe mogelijkheden van inning aanreikt. Zij zullen verwijzen naar wat voor vrachtwagens vanaf 12 ton gebeurt in Duitsland of naar *congestion charging* in het centrum van London. Welnu, in Duitsland, waar gebruik zou gemaakt worden van de nieuwe technische mogelijkheden voor de inning van de LKW-Maut, ter vervanging van het Eurovignet, blijkt het volgende. De start van het nieuwe systeem, die oorspronkelijk gepland was voor het begin van 2003, is eerst verschoven naar 31 augustus en daarna naar 1 november 2003. Op dit ogenblik is er niemand meer die in het openbaar een juiste startdatum durft aangeven en is de discussie over schadeloosstelling en ingebrekestelling losgebroken. Er wordt nu gestreefd naar een opstart van het systeem tegen het einde van 2004. Vermoedelijk verliest de Duitse overheid de inkomsten van het Eurovignet budgettaire middelen gedurende twee jaren. Dat is niet niks.

Men vergeet ook dat elektronische vormen van heffing ook hun investerings- en exploitatiekosten hebben. Die liggen merkelijk hoger dan de huidige éénmalige jaarlijkse heffing. De minister gaat daar vervolgens dieper op in. Alle voertuigen samen, buitenlandse voertuigen inbegrepen leggen op dit ogenblik op de Vlaamse wegen jaarlijks ongeveer 53 miljard kilometer af. Indien men het geheel van de opbrengsten vanuit de verkeersbelasting, de BIV en het Eurovignet berekent per gereden kilometer, dan komt men op dit ogenblik uit op een belasting van 0,015 euro per gereden kilometer. In dit bedrag is de opbrengst van het Eurovignet voor buitenlandse vrachtwagens inbegrepen. Die wordt geraamd op ongeveer 10 miljoen euro.

De exploitatiekosten van de LKW-Maut bedragen ongeveer 20 tot 25% van de totale verwachte inkomsten. De exploitatiekosten van de LKW-Maut zullen in Duitsland bijgevolg ongeveer 0,03 euro per voertuigkilometer bedragen. Dat is nagenoeg het dubbele van de huidige Vlaamse inkomsten per voertuigkilometer. Bij andere, technologisch minder geavanceerde maar ook minder mogelijkheden biedende systemen die elders in Europa worden gebruikt, komen de exploitatiekosten op ongeveer

0,01 euro per voertuigkilometer. Ook dat komt neer op ongeveer twee derde van de huidige totale Vlaamse inkomsten per voertuigkilometer.

Het systeem dat op dit ogenblik functioneert in het centrum van London heeft eveneens vrij hoge jaarlijkse exploitatiekosten. Vooral door de hoge handhavingskosten heeft men de rendabiliteit van het systeem en de budgettaire opbrengsten naar beneden moeten herzien. Bovendien is dit systeem technisch beperkt, waardoor het niet bruikbaar is om toegepast te worden in een gebied zo groot als Vlaanderen of België.

Dat er op dit ogenblik een ander inningssysteem zou bestaan dat goedkoper te exploiteren is dan het huidige Belgische systeem, acht de minister dan ook vrijwel onmogelijk. Elke vergroting van de budgettaire ruimte zal dan ook het gevolg zijn van een verhoging van de tarieven. Dat doet zich op dit ogenblik voor in Londen. Dat is wat in Duitsland voorzien wordt voor de vrachtwagens op de autosnelwegen.

De minister wijst er terloops ook op dat er op dit ogenblik een opdeciem aangerekend op de verkeersbelasting van 10 %. Het afschaffen van de verkeersbelasting, in de praktijk door de tarieven op 0 euro te plaatsen, betekent een belangrijk verlies aan gemeentelijke inkomsten, te ramen op 62 miljoen euro voor de Vlaamse gemeenten. Hier zal een nieuw systeem dan ook voor moeten compenseren.

In het door de Vlaamse regering principieel goedgekeurd Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt wel het principe van variabilisering voorgestaan, dit met het oog op een gedragsaanpassing van de weggebruiker en een betere regulering van het verkeer. Voor de MiNa-Raad is variabilisering gewenst, voor de SERV is het principe van een variabele kilometerheffing bespreekbaar. De uitvoering dient volgens de SERV wel aan een aantal voorwaarden te voldoen. Hierbij wordt onder andere verwezen naar het behoud van de concurrentiepositie van de regio, die niet in het gedrang mag komen. Ook mag de heffing geen aanleiding geven tot sociale ongelijkheid en moet er een noodzakelijke coördinatie met de federale overheid komen die grotendeels bevoegd is voor alles wat de variabele autokosten betreft. Deze voorwaarden zijn reeds in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat door de Vlaamse regering principieel is goedgekeurd, opgenomen.

Omdat het wettelijke kader met betrekking tot de inning, de tarieven en heffingsgronden op dit ogenblik binnen Europa herzien wordt en stilaan vorm krijgt, lijkt het de minister op dit ogenblik nog te vroeg om nu reeds aan een concrete operationalisering van dit variabiliseringsprincipe te werken. Het Europese voorzitterschap wil het debat daarover de komende maanden afronden.

Ten aanzien van de kosteloosheid voor jongeren begrijpt de minister de logica van de indieners van het voorstel niet goed. Vroeger hebben zij er op gewezen dat het beleid op het principe moeten gebaseerd zijn dat de eerste prioriteit zou moeten gaan naar de zogeheten trappers en stappers, vervolgens naar de openbaar-vervoergebruikers en vervolgens naar de autogebruikers. Met het huidige voorstel wordt dit principe omgekeerd en wordt ingegaan tegen de principes die vervat zijn in de aanbevelingen van het parlement bij het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De minister wil daarom voorrang geven aan de aanleg van fietspaden, het versterken van het aanbod van het openbaar vervoer van en naar bedrijventerreinen, vastgelegd in het kader van het netmanagement, en het verlagen van de kosten van een netabonnement voor jongeren. Bovendien is de voorwaarde die aan de kosteloze toekenning van een vignet aan jongeren wordt gehecht, op dit ogenblik materieel niet uitvoerbaar. Het is op dit ogenblik onmogelijk te bepalen of een jongere geen vastgestelde verkeersovertreding heeft gemaakt in de loop van het voorbije jaar. Daarvoor is immers een doorgedreven samenwerking met de parketten noodzakelijk, die in de eerste plaats een digitale databank van verkeersovertredingen moeten kunnen aanleggen. De indieners onderkennen dit ook. Doordat deze voorwaarde op korte termijn niet ingevuld kan worden, zal het verwachte gunstig effect op de verkeersveiligheid van jongeren niet worden ingevuld en dreigt het initiatief eerder omgekeerd te werken. Men zal jongeren fiscaal stimuleren om de auto meer te gebruiken. Dat zal dan vrijwel zeker leiden tot een toename van de betrokkenheid van jongeren in verkeersongevallen.

Samenvattend vindt de minister het voorstel slecht getimed en in tegenspraak met vroegere aanbevelingen van de commissie. Het leidt niet tot extra budgettaire ruimte en geeft geen administratieve vereenvoudiging. Het heeft dan ook geen zin om nu op basis van dit voorstel een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten voor te bereiden en te bespreken, wat op zichzelf ook al geen geringe prestatie is.

Tussenkomsten van de leden

De heer Carl Decaluwe heeft de boodschappen van de ministers goed begrepen. Hij citeert toenmalig minister-president in de Gazet van Antwerpen van 8 juni 2001 : 'De regering wil de verkeersbelasting, de BIV en het Eurovignet hergroeperen in één belasting en daarbij veeleer het autogebruik dan het autobezit belasten. Dit vergt overleg met de federale regering.' Dat zei Patrick Dewael naar aanleiding van het Lambermontakkoord. Het lid kan in vele aspecten van de antwoorden van de ministers inkomen. Hij blijft er evenwel bij dat zijn voorstel alle opgeworpen praktische bezwaren erkent. Men moet weten dat het niet gaat om doelstellingen over twee of drie jaar. Het is bekend hoe lang men in Duitsland al bezig is. Het politieke beleid moet principes op termijn, met een streefdatum, vastleggen en het is de administratie die zich daaraan moet aanpassen. Het argument dat bepaalde diensten alleen 's ochtends te bereiken zijn, gaat niet op. Hij pleit voor overleg met de federale overheid en de andere gewesten om die principes op middellange termijn te bespreken.

Ten aanzien van de problemen met de financiering werpt hij op dat er hoe dan ook meer geld binnenkomt als bij gelijkblijvende tarieven meer mensen betalen, zelfs al wordt de exploitatie wat duurder. De kosten voor infrastructuur worden in een scenario op middellange termijn zeer vlug terugverdiend. Van de budgettaire tegenargumenten blijft volgens het lid dan ook niet veel over. De praktische bezwaren zijn reëel, maar oplosbaar.

Wat minister Bossuyt zei over de trappers en de stappers, is waar, maar dat is maar één maatregel in een omvattend mobiliteitsplan. Het vormt een onderdeel van een keten, dat men er niet uit mag lichten. Zo kan men immers alles afwijzen. CD&V wil het voorstel helemaal niet op korte termijn realiseren. De fractie vraagt alleen een bespreking van de grote principes met doelstellingen op lange termijn, tegen 2010 of misschien nog later. Die aanpak kan men perfect inschrijven in het Europese plaatje. Een duidelijke beleidsvisie, een droom zijn nodig. De rest moet men daaraan aanpassen. De heer Decaluwe pleit bij zijn collega's voor de start van die bespreking. Zijn fractie staat open voor amendering. Tot nu toe is over deze kwestie in principe niet gediscussieerd, dat leerden hem formeel ook zijn gesprekken met kabinetsmedewerkers van de heer Chabert en van de Waalse minister. Hij beseft dat er tijdens deze gesprekken nieuwe dingen kunnen opduiken en dat de zaken ook op Europees niveau evolueren, maar hij blijft erbij dat het Vlaams Parlement voor het eerst een duidelijk signaal moet geven dat men met deze bevoegdheden op een beperkte, maar creatieve manier mobiliteit mee kan beïnvloeden.

De heer André Denys vindt het voorstel op het eerste gezicht en reagerend vanuit de buik, goed. Het wil immers buitenlanders mee laten betalen voor het gebruik van onze wegen. Anders is het gesteld als hij het afmeet aan de liberale mobiliteitsprincipes die op een VLD-congres zijn vastgelegd. Daarin wordt onder meer bepaald dat men inzake taxatie moet overschakelen van bezit op gebruik van de auto. Welnu het voorgestelde systeem heeft geen invloed op het aantal gereden kilometers of op de gebruikte wegen. Het is bijna even statisch als de taxatie die vandaag bestaat, terwijl de VLD blijft vasthouden aan het streven naar de taxatie van het gebruik. Hij kijkt belangstellend uit naar de experimenten in het buitenland terzake en komt daarbij tot de vaststelling dat de perfectie nog niet bereikt is. Hij waarschuwt daarom voor improvisatie.

De heer Denys heeft ook vragen bij de vereenvoudiging die het voorstel zou inhouden. Dat is volgens hem nog niet het geval. Bovendien laat Lambermont een aantal dingen toe maar verplicht het akkoord ook tot overleg. Als men overleg met de gewesten organiseert, kan men dat beter meteen goed doen door tegelijk over te stappen naar een gebruikstaks. Hij hoopt dat dit technisch zo snel mogelijk realiseerbaar is, maar in de huidige stand van zaken kan zijn fractie dit voorstel niet goedkeuren. Zij wil geen valse verwachtingen scheppen. Het initiatief is een aanzet, maar voldoet niet. Het zou ten onrechte de indruk kunnen wekken dat men op de goede weg is daarmee.

De heer Jean Geraerts laat weten dat de redenering achter het voorstel de goedkeuring van zijn fractie wegdraagt. Maar, zoals de heer Denys al opmerkte, het autogebruik wordt er niet door ontmoedigd. Dat is volgens hem nochtans de allerbelangrijkste zaak. Ook praktisch lijkt het voorstel bijna onmogelijk uit te voeren. Het lid geeft het voorbeeld van de differentiatie naar milieuvriendelijkheid. Hoe gaat men het energiegebruik en de geluidsoverlast van buitenlandse voertuigen meten ? De kosten daarvan zullen snel oplopen. Een Europees vignet is onafwendbaar. Het lid vindt dat men geen extra kosten moet maken die dat uiteindelijk toch gaan doorkruisen. Daarom is de VB-fractie niet voor honderd percent voorstander van het voorstel.

De heer Ludwig Caluwé werd niet overtuigd door de tegenwerpingen. Iedereen erkent dat het voorstel aan het gezond verstand beantwoordt en ieder-

een vraagt zich af waarom men daar niet eerder is opgekomen. Blijkbaar is het probleem dat het de verkeerde auteurs heeft.

Het voorstel zou niet beantwoorden aan het principe van ontmoediging van het autogebruik. Maar men moet het voorstel zien als een eerste stap. Het lid wijst in dit verband op de kinderziekten van de gebruikstaxatie in Duitsland, zoals de minister al opmerkte. De heer Caluwé stelt voor om het pas over te nemen als het goed werkt en anderen de opstartkosten van de experimenten te laten nemen. Dat is niet de stap die Vlaanderen moet zetten, maar wat het wel kan doen is alle gebruikers van de wegen laten meebetalen voor onderhoud en aanleg. Op dit moment is dat alleen het geval in enige mate voor de vrachtauto's van meer dan 12 ton. Alle andere doen dat niet. Tegelijk stellen de Vlaamse burgers wel vast dat zij moeten betalen in Frankrijk, in Italië, in Zwitserland, in Oostenrijk, in Spanje. Waarom is het dan onbespreekbaar om ook zelf die stap te zetten ? Is het te evident om onze binnenlandse gebruikers een stukje te ontlasten door de buitenlandse te laten meebetalen ? Dat vindt het lid betreurenswaardig.

De heer Carl Decaluwe begrijpt het probleem dat de heer Geraerts opwerpt over de differentiatie, maar repliceert dat het perfect mogelijk is om voertuigen in klassen op te delen op grond van de bestaande Europese emissienormen. Hij volgt ook de redenering van de heer Denys, maar die moet zelf ook de tweede stap durven zetten. Zelfs de Bond Beter Leefmilieu erkende in een persreactie dat hij niet anders dan gelukkig kon zijn met het CD&V-voorstel om in eerste fase alle verkeersbelastingen te bundelen in een wegenvignet, om in een tweede fase te komen tot een kilometerheffing. Daarom stelt CD&V nu de eerste stap voor en wil het vervolgens de aandacht richten op informatica en telematica met het oog op de kilometerheffing. Het grote voordeel van de heroriëntering naar één belasting is dat men de buitenlanders mee laat betalen.

De heer Decaluwe komt ook even op de differentiëring terug. De milieukosten van het autoverkeer worden door de VITO geraamd op 4,5 miljard euro per jaar. Als het wegenvignet een positieve stimulans kan geven tot een versnelde keuze voor milieuvriendelijke auto's, heeft dat geen onmiddellijke budgettaire weerslag, maar wel een op het vlak van de duurzaamheid. Hij herhaalt tot besluit dat er inderdaad praktische bezwaren zijn, maar dat het hier om een eerste aanzet tot discussie gaat. De tweede stap moet daarna komen en er is in elk geval het winstpunt voor de Vlamingen dat buitenlanders voortaan op een evenwaardige manier mee betalen. De meeropbrengst is gegarandeerd. De praktische voorwaarden moeten in overleg met de federale en de andere regionale overheden vastgelegd worden.

Ook de heer Marc Cordeel vindt het niet meer dan normaal dat de buitenlandse gebruikers van onze infrastructuur mee betalen. Maar op Europees niveau moet men nog verder gaan, want op onze wegen rijden ook voertuigen uit niet-EU-landen. Ook daarvoor moeten oplossingen gevonden worden. De meeste transportfirma's op de E17 in Haasdonk zijn van buitenlandse origine. Daar stelt het lid zich grote vragen bij.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter stelt vast dat de fracties verschillende elementen aan bod hebben doen komen. Niemand onderschat het belang van het thema. Zij herinnert aan de economische kosten van de files, die ter sprake kwamen in het ochtendnieuws. Het is duidelijk dat verschillende factoren in acht genomen moet worden. De voorzitter noemt autobezit, het gebruik van de wegen in aantal kilometers en het gebruik door inwoners en niet-inwoners. Zij stelt voor om een beperkte groep samen te stellen met het oog op een gemeenschappelijk voorstel. Misschien is een zekere vorm van consensus mogelijk.

De heer Decaluwe staat achter dat voorstel. Hij heeft de heer Cordeel gehoord over het meebetalen door buitenlanders, hij heeft de heer Denys gehoord over de kilometerheffing, wat door zijn voorstel niet wordt uitgesloten in een tweede fase, hij heeft praktische bezwaren gehoord en pleidooien voor overleg met de federale overheid en andere gewesten, hij heeft gehoord dat iedereen akkoord gaat met differentiatie. Op grond daarvan verklaart hij zijn voorstel vatbaar voor aanpassing in de vorm van amendering of zelfs herindiening met het oog op een duidelijk signaal vanwege het Vlaams Parlement. Hij is wel niet bereid om daaraan tijd te verspillen als beide ministers dit niet zien zitten. Dan heeft hij liever dat het voorstel meteen wordt weggestemd.

De heer Denys heeft iets tegen werkgroepen. Men is op dat vlak volgens hem al overbelast. Hij is het eens met bezinking en bezinning, maar zonder bijkomende werkgroep.

Minister Bossuyt herinnert eraan dat het voorgestelde niet nieuw is. Het Europese probleem blijft bestaan. Op de plaatsen waar men oplossingen zoekt, heeft men ze nog niet gevonden. Het pleidooi om de anderen te laten meebetalen klinkt

aantrekkelijk, maar wat elders mogelijk is, is dat niet noodzakelijk hier. In België zijn er om de haverklap uitritten, wat de kostprijs van de uitvoering enorm opdrijft.

3. Stemming

Het 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 wordt met 14 stemmen tegen 11 verworpen.

De verslaggever, *De voorzitter,*

Jan VERFAILLIE

Wivina DEMEESTER – DEMEYER