



Vlaams
Parlement

ingediend op **370** (2014-2015) – Nr. 3
18 juni 2015 (2014-2015)

Amendementen

op het ontwerp van decreet

tot invoering van de kilometerheffing
en stopzetting van de heffing van het eurovignet
en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit
van 13 december 2013 in dat verband

Documenten in het dossier:
370 (2014-2015) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2: Amendementen

verzendcode: OPE

AMENDEMENT Nr. 4**voorgesteld door Joris Vandenbroucke**

Artikel 18

In de voorgestelde tekst, eerste lid, 2°, vervangen door wat volgt:*"2° BT = basistarief van de heffing, met waarde 12,5 eurocent;"*.

VERANTWOORDING

Tijdens de gedachtewisseling over de voortgangsrapportage met betrekking tot de invoering van een kilometerheffing (27 maart 2015, zie *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 304) stelde de secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken dat de berekende infrastructuurkosten respectievelijk 16,7 ct/km bedraagt voor de snelwegen en 23,7 ct/km voor de andere gewestwegen. In het voorontwerp van decreet werd het basistarief beperkt tot 12,5 eurocent. In het finale ontwerp werd dit verder gereduceerd tot 11,3 eurocent.

Vanuit het argument 'de gebruiker betaalt' herneemt dit amendement het basistarief uit het voorontwerp van decreet (12,5 eurocent). Op die manier wordt ook meer aansluiting gezocht bij de Duitse toltarieven die gelden voor vrachtwagens en kan meer geïnvesteerd worden in alternatieven voor auto-verplaatsingen in functie van de aanpak van de filedruk.

**AMENDEMENT Nr. 5****voorgesteld door Joris Vandenbroucke**

Artikel 18

In de voorgestelde tekst, eerste lid, 8°, vervangen door wat volgt:

"8° Ex = toeslag in functie van de door het voertuig veroorzaakte externe kosten, in functie van de hoogte van de EURO-emissieklasse, gedifferentieerd volgens de volgende tabel:

<i>EURO-emissieklasse</i>	<i>Ex</i>
<i>EURO 6 of hoger</i>	<i>1,1</i>
<i>EURO 5 of EEV</i>	<i>2,1</i>
<i>EURO 4</i>	<i>3,2</i>
<i>EURO 3</i>	<i>6,3</i>
<i>Overige EURO-emissieklassen</i>	<i>8,3</i>

".

VERANTWOORDING

EURO 5 geldt voor vrachtwagens vanaf 2008: de eerste EURO 5-vrachtwagens zijn dus al afgeschreven. Een kilometerheffing met een verschillend tarief voor EURO 5- en EURO 6-norm (of hoger) kan een impuls zijn om ze te vervangen door een minder vervuilende vloot. Ook in Duitsland differentieert de LKW-Maut tussen EURO 5 en EURO 6 (zie: https://www.toll-collect.de/de/toll_collect/rund_um_die_maut/maut_tarife/maut_tarife_neu.html). Vanuit het principe 'de vervuiler betaalt' voert dit amendement daarom een bijkomende differentiatie in.



AMENDEMENT Nr. 6**voorgesteld door Joris Vandenbroucke**

Artikel 42/1 (nieuw)

Een artikel 42/1 invoegen, dat luidt als volgt:

"Art. 42/1. De inkomsten uit de infrastructuur- en externekostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, worden aangewend ten voordele van de verduurzaming van de vervoerssector en de optimalisering van het gehele vervoersysteem, voor alle vervoersmodi; zowel voor het personen- als goederenvervoer."

VERANTWOORDING

In het overzicht van en replek op de adviezen, zoals opgenomen bij de memorie van toelichting, wordt gesteld: "De netto-opbrengst wordt voor een groot stuk toebedeeld aan infrastructuurprojecten voor belangrijke trajecten (daarbij wordt prioriteit gegeven aan het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T), het autosnelwegen- en primaire netwerk en legt zij zich daarin met name toe op de RO, R1, ontsluiting Waaslandhaven, E34-N49, A12 en de N-Z verbinding in Limburg), inclusief begeleidende milieumaatregelen, zoals geluidsschermen en fluisterasfalt, voor zover dit in het kader van vergunningen vereist wordt. Daarnaast wordt een belangrijk deel voorbehouden voor flankerend beleid ter verlichting van de loonkost (bijvoorbeeld een betere opleiding van chauffeurs, de niet-productieve 'wachturen' van chauffeurs, efficiënter transport in onder andere de landbouwsector enzovoort)."

In het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) van 27 februari 2015 wordt expliciet gevraagd (p. 20, met nadruk) "om de netto-opbrengsten te gebruiken voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer."

Dit nieuwe artikel biedt een decretale garantie dat de opbrengsten ook effectief op die manier worden aangewend en dus niet enkel ten behoeve van weginfrastructuurprojecten enerzijds en flankerend beleid ter verlichting van de loonkost anderzijds.

