

GOC
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**VOORLOPIGE ARCHITECTUURNOTA BETREFFENDE DE INTERGEWESTELIJKE
KILOMETERHEFFING EN WEGENVIGNET**

Advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC)

6 december 2012

Gelet op de adviesaanvraag door de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit, de heer De Lille, over de voorlopige architectuurnota over de intergewestelijke kilometerheffing, door de regering in eerste lezing goedgekeurd op 19 juli 2012;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 maart 2010 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Gelet op de ontvangst van de adviesaanvraag over de voorlopige architectuurnota over de intergewestelijke kilometerheffing op 29 augustus 2012;

Gehoord de vertegenwoordiger van het kabinet De Lille op 25 september 2012;

Is de Commissie op 25 en 27 september 2012 bijeengekomen alsook op 6 december 2012. Op 6 december 2012 heeft zij volgend advies uitgebracht:

De Commissie dankt de staatssecretaris dat hij haar de 'Voorlopige architectuurnota over de intergewestelijke kilometerheffing' voor advies heeft voorgelegd. De nota betreft rekeningrijden voor vrachtwagens boven 3,5 ton vanaf 2016 (als vervanging van het eurovignet) en een elektronisch vignet voor lichte voertuigen van minder dan 3,5 ton (gekoppeld aan een hervorming van de verkeersbelasting en van de belasting op de inverkeersstelling, met een aanpassing naargelang de milieucriteria).

Ze is vol lof over het resultaat van de intergewestelijke samenwerking. Ze is immers van mening dat deze aanpak noodzakelijk is en pleit er overigens voor dat deze werkwijze verder gevolgd wordt in het kader van een dergelijke samenwerking.

De Commissie staat gunstig tegenover het principe van deze voorlopige architectuurnota over de intergewestelijke heffing, die een belasting beoogt voor vrachtwagens en auto's die op de Belgische wegen rijden, evenals een belastingherziening voor de Belgische gebruikers omwille van de fiscale neutraliteit.

De Commissie benadrukt dat de doelstelling van de belasting tweeërlei zou moeten zijn: 1) de gedrag heroriënteren en 2) inkomsten genereren voor de modal shift .

Zij betreurt dat de hervorming geen of zo goed als geen oog heeft voor de gedragsheroïëntering en nauwelijks de modal shift voor Belgische automobilisten stimuleert.

De Commissie is overigens van mening dat een progressieve belasting in functie van het type wagen zou kunnen bijdragen tot de verminderde milieu-impact van de voertuigen.

Bovendien onderstreept de Commissie het belang van een compromis met de andere gewesten, met het oog op een voldoende rendement voor het BHG bij de verdeling van de inkomsten. Ze vraagt om na te denken over een systeem dat correcter is voor het BHG, waarbij ook rekening wordt gehouden met de specifieke Brusselse stadskenmerken en de externe kosten. Als enkel de gewestwegen inkomsten genereren, zal Brussel nauwelijks inkomsten ontvangen. De Commissie is derhalve van mening dat ook de gemeentelijke wegen in aanmerking moeten worden genomen. Zij stelt echter dat anders het wegverkeer zich immers nog meer zou verplaatsen naar de lokale wegen.

De billijke verdeling van de inkomsten is des te relevanter omdat Brussel de kosten moet dragen voor de infrastructuur en de werking van het openbaar vervoer, de parkings, de veiligheid op de weg, die de pendelaars ruimschoots ten goede komen die in het Vlaams of het Waals gewest gedomicilieerd zijn, en omdat het voorgestelde vignet slechts in zeer beperkte mate bijdraagt in de kosten en alsook die tengevolge van de milieuoverlast veroorzaakt door het verkeer binnen en aan de rand van zijn grondgebied.

De Commissie vraagt bovendien dat een systeem van jaarlijkse evaluatie van de heffing wordt uitgewerkt.