

Slimme kilometerheffing?

DE BURGER BETAALT ALTIJD DE REKENING

De slimme kilometerheffing. Het zoveelste politieke verdict om verder onze zakken leeg te halen! De realiteit is dat de Vlaamse regering vindt dat we meer moeten betalen om te mogen gaan werken. Ook Brussel en Wallonië zijn bezig met nieuwe belastingen te ontwikkelen wanneer er op hun grondgebied met een auto wordt gereden. Anders gezegd gaan we niet één keer maar drie keer betalen om ons te verplaatsen in ons land om te mogen gaan werken. Ook voor het toerisme wordt dit een probleem. Diegene die vandaag nog pleiten voor confederalisme pleiten voor de ondergang van ons land en armoede bij de bevolking.

Reeds BIV, wegenbelasting en kilometerheffing vereffend?
Niks mee te maken! U rijdt, dus u vervuilt, dus u betaalt!



Dames en heren Ministers, uw burgers betalen vandaag al de slimme kilometerheffing! Kilometerheffing vrachtwagens: 686 miljoen euro op een jaar tijd voor de schatkist van Vlaanderen.

De transportkosten werden hierdoor duurder waardoor de vervoerde producten ook een prijsstijging hebben ondergaan. Met andere woorden, de meerkost van de slimme kilometerheffing werd reeds doorgerekend aan de consument die (door de bijkomende belasting opgelegd door de Vlaamse regering aan de transportondernemingen) een hogere prijs betaalt voor zijn product. M.a.w. deze belasting opgelegd door de Vlaamse regering wordt betaald door de burgers van gans het land.

“Wat de regering ook maar beslist over wie of wat dan ook; de burger betaalt altijd de rekening”

Jobs jobs jobs! Niet enkel de Burger heeft problemen met het feit dat de regering schaamteloos in zijn zakken zit.

Ook Renta heeft forse bedenkingen bij de slimme kilometerheffing. Renta is de Belgische Federatie van Voertuigen Verhuurders waar directeur F. Van Gool het volgende stelt:

“De autobelastingen (BIV + jaarlijkse wegenbe-

lasting) brengen 1,3 miljard euro in de Vlaamse schatkist. Op een totaal van een kleine 3,5 miljoen personenwagens ingeschreven in Vlaanderen betekent dat een gemiddelde inkomst van 370 euro per voertuig per jaar. De regering zegt dat ze even veel in het laatje wil krijgen dan voorheen. Gemiddeld rijdt een auto 15.000 km in dit land. Stel dat elke straat, steenweg en snelweg betalend zou worden, dan moeten we rekenen op een gemiddeld tarief van 0,025 euro per kilometer. Om het wat inzichtelijker te maken: voor 1 euro mag u dan 40 kilometer rijden. De doorsnee woon-werk-afstand van een automobilist ligt rond de 25 km, dus 50 km H/T. Kostprijs per dag: 1,25 euro. Geen mens die echter kan zeggen vandaag hoe de files zijn samengesteld: hoeveel zuiver woon-werk-verkeer zit daartussen.”

Jobs jobs! jobs

Wat betalen we vandaag om te mogen en te kunnen gaan werken?

Op ons loon betalen we zelf al bijna 50% belastingen en daarbovenop om te kunnen gaan werken betalen we van ons netto overgehouden bedrag volgende kosten.

De situatie die wij schetsen over alleenstaanden, dan spreken we niet over enkelingen. In Vlaanderen spreken we over 185.000 alleenstaande moeders en 35.000 alleenstaande vaders. Tegen 2030 wordt voorspeld dat wij evolueren naar één miljoen alleenstaanden.

Wij nemen als voorbeeld een alleenstaande moeder met één kind en een inkomen van 1500 euro netto die zij verdient om één maand full-time te gaan werken.

De mama voert haar kind naar de kinderopvang en betaalt gemiddeld 15 euro per dag:

- of 300 euro per maand dit betekent op jaarbasis van 200 werkende dagen 3000 euro daar kan op jaarbasis voor warme maaltijd voor het kind nog eens 600 euro bijkomen;
- sommige besturen in Vlaanderen privatiseren de kinderopvang zodat in de komende jaren de burger nog meer zal betalen.

Diezelfde mama rijdt dan naar het station om de trein te nemen om naar haar werk te gaan.

Als treinreiziger betaalt ze een gereduceerd parkeertarief van 8 euro per dag. Omgerekend in een jaarabonnement 483,40 euro per jaar.

De alleenstaande mama met 1500 euro inkomen heeft 50 euro per dag om te leven gedurende een maand en om alle kosten te betalen inherent aan het leven. Huishuur, lening, gas elektriciteit, eten voor zichzelf en haar kind...

De realiteit is dat ze van haar netto bedrag aan inkomsten dagelijks een vaste kost heeft van 15 euro kinderopvang + 8 euro parkeerkosten = 23 euro dat de alleenstaande burger betaalt om te kunnen gaan werken.

Bedankt Ministers, bedankt Premier. Zorg vooral goed voor jullie zelf.

Politieke vergoedingen

Zoals wij kunnen lezen in het jaarverslag van Proximus 2017 worden er politieke vergoedingen uitbetaald van 186.244 euro bruto per jaar aan ex-minister Stefaan De Clercq als voorzitter van Proximus voor het bijwonen van 8 vergaderingen van de Raad van Bestuur en 11 bijeenkomsten van comités. Dit betekent 9802 euro per vergadering. Premier, dan willen de burgers



voor dit salaris of vergoeding, ook wel iets meer betalen. Minister Philippe De Backer, vindt u dit normaal terwijl uw burgers in de armoede worden gedreven?

Jobs jobs jobs Premier = 1900 ontslagen De politieke doelstelling is: "hoe meer jobs hoe meer we ze kunnen pluimen!"

Wie betaalt de factuur slimme kilometerheffing voor de bedrijfswagens?

Wanneer de werkgevers instaan voor de meerkosten van de slimme kilometerheffing voor de bedrijfswagens betekent dit bijkomende uitgaven voor de bedrijven of instellingen. Momenteel rijden er 5,7 miljoen wagens in ons land en daarvan zouden er 650.000 firmawagens rijden. M.a.w. mogen wij verwachten dat ook deze meerkosten voor de bedrijven zal worden verhaald op het duurder verkopen van hun diensten of producten, met als gevolg dat ook hier de consument, naast de kilometerheffing van het transport, zijn eigen kilometerheffing ook nog eens de kilometerheffing van de bedrijfswagens zal bij betalen.

Wordt gaan werken onbetaalbaar voor de burger?

Gaan wij naar een politiek waar gaan werken onbetaalbaar wordt? Zoals wij reeds eerder stelden in een vorige editie, wij keren terug naar het tijdperk van Priester Daens. Begint het er niet stilaan op te lijken dat de politiek bezig is met mensen met een lager inkomen te verplichten om te kiezen naar het systeem van vroeger "Moeder aan de haard"? Met wat men verdient, de afhoudingen die wij nu reeds betalen, de bijkomende kosten die men creëert om te kunnen gaan werken, de verhoogde accijnzen op diesel en daar nu bovenop de slimme kilometerhef-

ing? Dan gaat de burger werken om te overleven en niet meer om normaal te kunnen leven. Dan maar schaamteloos pleiten voor flexibiliteit. Op de duur zouden wij toch moeten geloven dat wij met meerderen moeten gaan werken, jobs jobs jobs, om onze democratie verder te kunnen betalen. Daarmee bedoelen wij om verder de meer dan 44.000 politieke mandaten verder te kunnen betalen met belastinggeld.

Premier, Minister Bourgeois, Minister Schauliege, Is het ook jullie bedoeling een slimme kilometerheffing op te leggen aan de grote vervuilers? Of moet ook de burger hiervoor opdraaien?

Enorme uitstoot van zwaveloxide

De zeventien grootste containerschepen stoten samen net zoveel zwaveloxiden uit als alle auto's die wereldwijd rondrijden. De scheepvaart zorgt voor ongeveer 3 procent van de wereldwijde CO₂-uitstoot.

Dit is nefast voor de luchtkwaliteit. De meeste schepen varen op goedkope bunkerolie. Dat is een dikke stookolie die overblijft na de raffinage van autobrandstoffen. "In feite is het brandstof uit het afvalputje van de raffinaderijen", aldus de Nederlandse klimaatjournaliste Bernice Notenboom. De goedkope bunkerolie is zwaar vervuילend: per liter kan het tot 2.000 keer meer zwavel bevatten dan gewone diesel.

Vliegtuigen en schepen zijn grote vervuilers, maar zij maken geen deel uit van het klimaatakkoord van Parijs. Ed Nijpels (VVD Nederland) sprak daar onlangs, bij een symposium van de bank Triodos, zijn verbazing over uit. De voormalige milieuminister speelt een centrale rol bij de lopende onderhandelingen die moeten leiden tot

**Om te kunnen gaan werken
moet ik betalen,
maar om te kunnen betalen
moet ik gaan werken...**



**Vlaanderen,
de verbeelding werkt!**

een halvering van de uitstoot van broeikasgasen in Nederland. Om de vervuiling door vooral zeeschepen te illustreren zei hij: „De scheepvaart geeft evenveel uitstoot als alle auto's van de hele wereld”.

Conclusie

De bewering dat zeeschepen voor evenveel uitstoot zorgen als alle auto's bij elkaar klopt voor een deel. Als het om zwavel en stikstof gaat, is de vervuiling door schepen groter. Auto's stoten echter weer twee- tot viermaal zoveel broeikasgas CO₂ uit. We beoordelen de stelling dus als deels waar. Het ondoorzichtige en ongereguleerde karakter van de scheepvaart hangt nauw samen met de mate waarin die industrie vervuilend is, en verdient daarom net zoveel aandacht. De helft van de 6.000 containerschepen staat geregistreerd in een ander land dan dat van herkomst. De meeste (33 procent) staan geregistreerd in Panama. Terwijl noch de eigenaar, de bemanning, de route of de ading iets met Panama te maken heeft.

Hoe dat kan? Schepen kunnen na een eenvoudige registratieprocedure onder 'vlaggenstaten' als Mongolië varen, een land zonder zee dat toch een vloot heeft. 'Flags of convenience', ofwel 'open registratie', biedt allerlei voordelen: lage belastingen, goedkope arbeid (geen vakbonden) en geen onderhoudscontroles. Het grootste voordeel: die vlaggenstaten laten je met rust. Premier, Minister Bourgeois hiervoor laten jullie het Belgische volk de rekening betalen! Het is een feit, wij hebben de scheepvaart nodig om de industrie te laten draaien. Daarover zijn we het eens. "Maar" vergeet vooral één ding niet,

zonder de arbeiders die de producten maken die de scheepvaart moet vervoeren, wordt scheepvaart overbodig. Vinden jullie het verantwoord dat de arbeider extra belastingen wordt opgelegd om te MOGEN werken met de kilometerheffing of een vignet?

Uw burgers, vooral de werkende klasse, worden extra belast zodat de industrie grote winsten kan maken.

Wij ontkennen niet dat er een probleem is met de luchtkwaliteit, laat dat duidelijk zijn. Maar het is, politici, uw burgers bedriegen dat zij via extra belastingen het wereldwijd probleem gaan oplossen.

Zolang dit probleem, algemeen, op zijn minst op Europees vlak niet wordt aangepakt, laat staan op wereldniveau, heeft het geen enkele zin deze kwestie op de Belgische burgers te verhalen en hen extra lasten aan te rekenen. Dit is een roekeloos politiek beleid voeren dat de Belg niet verdient.

Blijf even stil staan bij volgende punten:

- je werkt en betaalt ongeveer 50% belasting op jou prestaties;
- met die 50% resterende centen die je hebt gespaard koop je een auto, meubelen enz. op die 50% spaargeld die je van je loon overhoudt betaal je nog eens 21% btw bij aankoop van een product.

Maw per 1000 euro bruto dat je verdient door je geleverde arbeidsprestaties, ontvang je +- 500 euro netto en op die 500 euro netto betaal je nog eens 21% btw.

Hoeveel heb je op jouw welverdiende 1000 euro reëel over? 395 euro.

Betaal daarvan nog uw kinderopvang uw parkeergeld voor uw auto aan het station zoals hoger geschetst, de verhoogde accijnzen, een lening of huishuur, dan heb je geen ruimte meer om te ademen en als alleenstaande drijven de overbodige regeringen zijn burgers verder richting armoede.

Politici stellen in de politieke wiskunde dat de arbeider 50% overhoudt van zijn loon of wedde en dat de belastingen te hoog zijn. De gewone wiskunde die wij op school hebben geleerd stelt dat wij per 1000 euro dat wij verdienen nog 39,5% overhouden. Dit noemt men de realiteit! De beweringen dat iedereen beter wordt van dit federale en Vlaams beleid is pure nonsens. Premier,

Het liberalisme heeft altijd als doel gehad om het goede voor de hele samenleving te willen, niet slechts het goede voor een bepaalde belangengroep. Dit is wat de Engelse utilitaristen bedoelden met de idee van 'het grootst mogelijke geluk voor het grootst mogelijke aantal mensen'. U bent toch Premier van alle Belgen? U moet niet ver gaan zoeken om 3% op uw BNP (Bruto Nationaal Product) te besparen zonder maar één burger pijn te doen die geen politiek mandaat heeft. Dit is een nadenkertje, Premier, zoals wij dit in volkstaal zeggen. "Keer terug naar één regering en behoudt de eenheid van ons land". Stop met ons land verder in een politieke chaos te storten en het nog verder onbestuurbaar te maken. ■

Serge MEEUWS
Nationaal Voorzitter VSOA-LRB