



Advies

*Over het standpunt van de Vlaamse Regering tot invoering van een
kilometerheffing*



Inhoud

Krachtlijnen van het advies	3
Advies	4
1. Situering adviesvraag	4
2. Inhoud van het Standpunt van de Vlaamse Regering	5
3. Advies	6
3.1. De MORA mist een keuze voor duidelijke doelstellingen	6
3.2. Na te streven doelstellingen voor de MORA	6
3.3. De MORA stelt voorwaarden aan de invoering van een kilometerheffing	7
3.3.1 De gebruiker betaalt proportioneel aan zijn gebruik	8
3.3.2 Voor alle vrachtwagens vanaf 3,5 ton	8
3.3.3 Toepassen op een uitgebreid Eurovignetwegennetwerk	9
3.3.4 Tarieven moeten duidelijk en transparant zijn	9
3.3.4.1 Doorrekenen van infrastructuurkosten en enkele externe kosten	9
3.3.4.2 Tariefvariaties op basis van Euronorm en aantal assen	11
3.3.4.3 Doordachte tariefhoogte koppelen aan de tariefvariaties	11
3.3.4.4 Tariefhoogtes mee laten bepalen door benchmarking	12
3.3.5 Opbrengsten moeten terugvloeien naar mobiliteit	12
3.3.6 Maximaal gebruik maken van schaalvoordelen	13
3.3.7 Verder werk maken van een kilometerheffing	13
3.4. Kritische succesfactoren	14

Krachtlijnen van het advies

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen spreekt zich in onderliggend advies in grote lijnen positief uit over het door de Vlaamse Regering ingenomen standpunt over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. De MORA stelt daarbij dat de invoering van dergelijke heffing moet uitgaan van expliciete doelstellingen zoals verder in het advies wordt aangegeven.

Het voorgestelde instrument “kilometerheffing” leidt voor het goederenvervoer over de weg tot een grotere responsabilisering en een variabilisering van de kosten voor de gebruiker. Net dit zijn de basisprincipes die de Vlaamse Regering een prominente rol moet geven in de herziening van de voertuigfiscaliteit.

Hoewel er binnen de Mobiliteitsraad een grote consensus bestaat over het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtwagens, is er nu nog geen draagvlak voor een ophoging van de kilometerheffing in functie van de aanleg van nieuwe infrastructuur, het doorrekenen van de ongevallenkosten en het ophogen van de heffing omwille van milieuredenen in stedelijke omgevingen.

Bovendien is deze consensus tussen de organisaties vertegenwoordigd in de MORA verbonden aan de voorwaarden om de kilometerheffing slechts in te voeren op een uitgebreid Eurovignetwegennetwerk. De leden van de MORA koppelen ook strikte voorwaarden aan de tarieven, zowel qua samenstelling, variaties als hoogtes.

De MORA benadrukt dat het voorstel moet kaderen in een breder mobiliteitsbeleid en dringt er op aan om de opbrengsten ervan aan te wenden in het belang van de verkeerssector en tot optimalisering van het gehele verkeerssysteem.

Ten slotte vraagt de Mobiliteitsraad aan de Vlaamse Regering nog deze legislatuur verdere stappen te zetten in de voorbereiding van de kilometerheffing, zodanig dat de volgende Vlaamse Regering zich ten volle kan focussen op de uitwerking.

Advies

1. Situering adviesvraag

In 2004 stelde de Vlaamse Regering in haar regeerakkoord om een wegenvignet in te voeren ter vervanging van de bestaande verkeersbelasting binnen deze legislatuur. Na het nodige studiewerk, een maatschappelijk debat georganiseerd door de SERV, discussie en overleg op en over verschillende beleidsniveaus heen werd in maart 2007 beslist om het wegenvignet af te voeren. Op 26 oktober 2007 besliste de Vlaamse Regering om de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, analoog aan het Duitse systeem, voor te bereiden. Hiervoor werd een ambtelijke werkgroep opgericht binnen de Vlaamse administratie.

Op 19 december 2008 nam de Vlaamse Regering akte van het eindverslag van deze ambtelijke werkgroep. Op basis van deze nota nam de Vlaamse Regering een officieel standpunt in over de invoering van een kilometerheffing in Vlaanderen en legde dit standpunt voor advies voor aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. Het advies is gevraagd tegen 1 april 2009.

Om dit advies voor te bereiden organiseerde de MORA vier workshops om ideeën en standpunten te kunnen toetsen aan de kennis en ervaring van experts. Volgende thema's kwamen aan bod tijdens de workshops: bestuurlijk kader (België en Europa), visie van de andere gewesten, de mobiliteits-, milieu- en economische gevolgen, de mogelijkheden van de technologie, ervaringen in Duitsland en Oostenrijk, internationale samenwerking met Nederland, fiscaliteit en het organisatiemodel. Vervolgens is het advies opgemaakt tijdens drie werkgroepvergaderingen en heeft de plenaire MORA zich hierover gebogen tijdens de vergaderingen van 25 en 30 maart 2009.

De leden van de MORA appreciëren dat de Vlaamse Regering eerst het draagvlak voor dit Standpunt afoetst bij het maatschappelijk middenveld voor ze in dit dossier een beslissing neemt. Dit geeft de Vlaamse Regering de mogelijkheid om de bekommernissen geformuleerd in dit advies mee te nemen bij de verdere uitwerking van het instrument kilometerheffing.



2. Inhoud van het Standpunt van de Vlaamse Regering

De Vlaamse Regering opteert in haar Standpunt voor de invoering van een systeem voor kilometerheffing op het gehele wegennet in Vlaanderen voor vrachtwagens zwaarder dan 3,5 ton. De planning is om het systeem in te voeren eind 2011. Het te hanteren tarief is nog niet bepaald maar wel een aantal randvoorwaarden. Zo moet het tarief mobiliteitssturend zijn, mag het de concurrentiepositie van de transportsector slechts in beperkte mate beïnvloeden, moet het de mogelijkheid bieden om de externe kosten te internaliseren en moet een tariefmodule-ring mogelijk zijn.

Om het systeem juridisch te kunnen invoeren zal België het Eurovignetverdrag moeten opzeggen en afzien van het Eurovignet. Het invoeren van de kilometerheffing zal gebeuren als een oneigenlijke gewestbelasting waardoor er een mogelijkheid is tot aftrekbaarheid in de vennootschapsbelasting. Het compenseren van deze nieuwe belasting zal gebeuren door de verkeersbelasting af te bouwen tot de Europese minimumtarieven.

De Vlaamse Regering acht het gebruik van GPS-technologie het meest geschikt. Dit besluit komt voort uit een aantal voorwaarden van technische aard evenals vereisten aan het systeem. Het gaat dan specifiek over elementen als afstandsgerelateerde heffing, tariefmodule-ring, inning via free flow,...

Het Standpunt verdedigt de keuze van een Single Service Provider omdat het te vroeg zou zijn om te kiezen voor een Multi Service Provider. Welke vorm deze SSP zal aannemen is nog niet bepaald. Dit systeem vereist een duidelijke taakverdeling tussen de overheid en private partner(s). De ESR-neutraliteit zal aanleiding geven tot het opzetten van een PPS-constructie.

De Vlaamse Regering opteert bij de invoering van het systeem voor een samenwerking met het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het systeem moet toelaten om ieder gewest zijn eigen voorwaarden (wegennet, tarieven,...) te laten bepalen. De verdeling van de kosten zal gebeuren volgens een verdeelsleutel die nog niet bepaald is. Op internationaal vlak streeft de Vlaamse Regering een samenwerking met Nederland, het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk na.

3. Advies

Het advies van de Mobiliteitsraad neemt het Standpunt van de Vlaamse Regering van 19 december 2008 als uitgangspunt. De MORA veronderstelt dat het systeem zoals voorgesteld door de Vlaamse Regering, wordt ingevoerd in heel België.

3.1. De MORA mist een keuze voor duidelijke doelstellingen

Als vertrekpunt van het advies neemt de MORA het doel dat de Vlaamse Regering wenst te bereiken door het invoeren van het instrument “kilometerheffing”. De Vlaamse Regering expliciteert in haar Standpunt geen doelstellingen voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. De MORA wijst erop dat haar Standpunt aan kracht zou kunnen winnen indien een duidelijke keuze zou gemaakt worden voor deze doelstellingen.

Impliciet kunnen uit de geformuleerde voorwaarden aan het systeem doelstellingen afgeleid worden. De leden van de MORA herkennen in het Standpunt van de Vlaamse Regering volgende doelstellingen:

- Streven naar een grotere responsabilisering: gebruikers moeten verantwoordelijkheid opnemen voor hun mobiliteitsgedrag
- Verhogen van de efficiëntie: het verhogen van de efficiëntie door de inzet van een fiscaal instrument en door de congestie aan te pakken
- Het beperken van de milieu-impact van transport: deze impact beperken door externe kosten door te rekenen (luchtvervuiling, geluid en congestie)

Bij deze doelstellingen stelt de Vlaamse Regering zelf twee randvoorwaarden:

- De kilometerheffing mag de concurrentiekracht van de transportsector slechts beperkt beïnvloeden.
- De kilometerheffing mag geen sluipverkeer veroorzaken.

3.2. Na te streven doelstellingen voor de MORA

De leden van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen ondersteunen de doelstelling “responsabilisering”. Zij vinden dat de gebruikers / vervuilers tot op zekere hoogte verantwoordelijkheid moeten opnemen voor hun gedrag. Ze vinden meer specifiek dat het inzetten van het instrument kilometerheffing moet dienen om:

- de efficiëntie van het vervoerssysteem te verhogen. Deze efficiëntieverhoging moet voor de MORA ruimer zijn dan enkel het beperken van de congestie zoals geformuleerd door de Vlaamse Regering.



- de impact van transport op milieu te verminderen.
- Vlaanderen te laten meestappen met internationale ontwikkelingen. Gezien de ontwikkelingen in de ons omringende landen op het vlak van kilometerheffing, zou het negatieve consequenties hebben indien Vlaanderen deze trend niet volgt.
- de concurrentiekracht van de Vlaamse economie veilig te stellen.

Het inzetten van het instrument kilometerheffing mag voor de leden van de MORA niet als uitgangspunt hebben om extra inkomsten te genereren voor de overheid. Indien er bijkomende inkomsten zijn dan wenst de MORA deze toe te wijzen aan investeringen in mobiliteit.

De doelstellingen die de MORA wenst te bereiken met een kilometerheffing, vormen de leidraad voor het bepalen van het draagvlak voor de verschillende aspecten van een kilometerheffing in dit advies.

De MORA is er zich van bewust dat sommige van zijn doelstellingen elkaar kunnen versterken maar elkaar ook kunnen verzwakken. De MORA schikt deze doelstellingen dan ook niet naar belangrijkheid. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om bij een verdere uitwerking van het voorstel voor een kilometerheffing in Vlaanderen de doelstellingen en de geformuleerde randvoorwaarden als geheel te beschouwen en dit zowel vanuit fiscaal als mobiliteitsoogpunt.

De kilometerheffing zoals de Vlaamse Regering ze wil invoeren, is een instrument dat zowel op het vlak van fiscaliteit als van mobiliteit inzetbaar moet zijn. De leden van de MORA wijzen de Vlaamse Regering erop dat kilometerheffing nooit tegelijk een zuiver fiscaal instrument kan zijn als een zuiver mobiliteitssturend instrument. De verdere uitwerking van de kilometerheffing zal steeds vanuit twee beleidsdomeinen moeten gebeuren die tegengestelde doelstellingen kunnen nastreven. De leden van de Mobiliteitsraad vragen om dit instrument in te zetten vanuit één beleidsdomein namelijk mobiliteit.

3.3. De MORA stelt voorwaarden aan de invoering van een kilometerheffing

De leden van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen kunnen onder bepaalde voorwaarden principieel akkoord gaan met de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. In de volgende paragrafen is weergegeven voor welke aspecten binnen het Vlaamse mobiliteitsmiddenveld een draagvlak bestaat.

3.3.1 De gebruiker betaalt proportioneel aan zijn gebruik

Een belangrijk uitgangspunt van de MORA is dat de gebruiker alle verkeersgerelateerde heffingen en belastingen moet betalen proportioneel aan zijn gebruik. Dit vraagt een herziening van de volledige voertuigfiscaliteit waarbij de doelstellingen en randvoorwaarden geformuleerd in dit advies het uitgangspunt moeten zijn. De leden van de MORA wensen een variabilisering van de verkeersgerelateerde belastingen en heffingen in de mate van het mogelijke en in verhouding tot het gebruik.

Het uitwerken van deze voertuigfiscaliteit moet genuanceerd gebeuren. De nieuwe voertuigfiscaliteit moet gericht zijn op het variabiliseren van de taksen waarbij de Vlaamse Regering alle vormen van verkeersgerelateerde belastingen (accijnzen, verkeersbelasting, belasting op de inverkeersstelling,...) bekijkt.

Voor het vrachtverkeer is de kilometerheffing een geschikt instrument om de belastingen te variabiliseren. De kilometerheffing mag voor de leden van de MORA geen bijkomende belasting zijn voor de gebruikers, maar deze moet passen in de integrale herziening van de belastingen. Verkeersbelastingen kunnen blijven bestaan om kosten die niet onder de kilometerheffing vallen te dekken (zie 3.3.3).

Volgens het principe van de responsabilisering moeten de buitenlanders en dan voornamelijk het transitverkeer, meebetalen in hetzelfde systeem van kilometerheffing als de binnenlandse vrachtwagens.

3.3.2 Voor alle vrachtwagens vanaf 3,5 ton

De MORA volgt de Vlaamse Regering dat het invoeren van een kilometerheffing moet gebeuren voor alle vrachtvoertuigen vanaf 3,5 ton. Vanuit het Duitse voorbeeld kan Vlaanderen leren dat het systeem moet gelden voor alle vrachtverkeer om een verschuiving van het vervoer naar voertuigen die niet heffingsplichtig zijn te vermijden.

Bovendien verplicht de Europese richtlijn 2006/38 om vanaf 2012 bij het invoeren van een heffing of tol op de zogenaamde Eurovignetwegen deze toe te passen op alle vrachtvoertuigen vanaf 3,5 ton.

3.3.3 Toepassen op een uitgebreid Eurovignetwegennetwerk

De kilometerheffing kan voor de leden van de MORA van toepassing zijn op de huidige Eurovignetwegen zoals bepaald in het Koninklijk Besluit¹ van 1997 aangevuld met enkele bijkomende verbindingswegen tussen dit netwerk. De MORA-leden vragen de Vlaamse Regering bijkomend om het Eurovignetnetwerk te herbekijken en aan te passen aan een optimale verkeerssituatie.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen opteert in een eerste fase om te kiezen voor dit netwerk om praktische redenen. Omwille van het draagvlak en het verzekeren van de inkomsten voor de overheid is een goede handhaving belangrijk. Zeker bij een beperkte doelgroep kan dit netwerk de handhavingskosten beperken. Dit netwerk laat eveneens een grotere mate van geautomatiseerde handhaving toe.

Een belangrijke randvoorwaarde hierbij is vermijden dat verkeer de tolroutes ontwijkt. Routes waarop dit vermijdingsgedrag wordt vastgesteld, kunnen voor de MORA toegevoegd worden aan het netwerk. De uitbreiding van het netwerk moet wel passen in een algemeen flankerend beleid om verkeer aan te moedigen om de categorisering van de wegen te volgen. Het is belangrijk dat de Vlaamse Regering hier voorafgaand aan de invoering van de kilometerheffing haar verantwoordelijkheid in neemt en dit grondig onderzoekt, om zodoende de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in stedelijke en gemeentelijke leefomgevingen te vrijwaren. De MORA vraagt de Vlaamse Regering dan ook om in risicogebieden nulmetingen uit te voeren.

3.3.4 Tarieven moeten duidelijk en transparant zijn

De MORA wenst transparante tarieven die samengesteld zijn op basis van objectief vaststelbare criteria.

3.3.4.1 Doorrekenen van infrastructuurkosten en enkele externe kosten

De MORA herhaalt dat extra opbrengsten genereren niet het uitgangspunt van de Vlaamse Regering mag zijn. Deze vereiste is een aandachtspunt bij het bepalen van de tarieven.

De MORA volgt de bestaande Eurovignetrichtlijn voor het vaststellen van de infrastructuurkosten die mogen doorgerekend worden aan de gebruikers.

¹ Koninklijk Besluit van 8 september 1997 tot bepaling van het wegennet waarop het Eurovignet van toepassing is – verschenen in het Belgisch Staatsblad op 21 oktober 1997

Emissies² (uitgezonderd CO₂) en geluid mogen voor de MORA doorgerekend worden in de tarieven, zoals wordt voorzien in de in opmaak zijnde nieuwe Eurovignetrictlijn. De Vlaamse Regering moet de vigerende Europese wetgeving (Richtlijn 1999/62/EG gewijzigd door Richtlijn 2006/38/EG die enkel een doorrekening van de infrastructuurkosten toelaat) volgen bij het uitwerken van het systeem van kilometerheffing, maar mag zich wel voorbereiden op verwachte ontwikkelingen binnen deze regelgeving.

De elementen opgenomen in de tarieven moeten voor de MORA ook gedragssturend en probleemoplossend kunnen werken.

De Mobiliteitsraad is van oordeel dat een kilometerheffing alleen voor het vrachtverkeer, zoals in het huidige voorstel is opgenomen, geen congestiesturend effect zal ressorteren en stelt vast dat er onder meer daarom geen draagvlak is om een congestieheffing door te rekenen aan het vrachtverkeer.

Diverse studies wijzen immers uit dat een kilometerheffing voor vrachtverkeer een verwaarloosbare impact zal hebben op de congestie, omdat voor het vrachtverkeer specifieke factoren, zoals onder meer arbeidsvoorwaarden en venstertijden, mee bepalen waar en wanneer vrachtverkeer rijdt. Dit verkeer zal niet spitsmijdend rijden waardoor geen spreidingseffect in de tijd zal optreden.

Bovendien is de Mobiliteitsraad van oordeel dat er eerst andere dringende maatregelen noodzakelijk zijn om de congestieproblematiek aan te pakken. De MORA roept de Vlaamse Regering op om een actieplan op te maken dat andere maatregelen op het vlak van mobiliteit bevat om de congestie terug te dringen (zoals de doorstroming verbeteren, investeringen in infrastructuur, gebruik van alternatieve modi verhogen zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer, ruimtelijke ordening).

In de huidige context stelt de Mobiliteitsraad vast dat duidelijk geen draagvlak kon gevonden worden voor een ophoging van de kilometerheffing in functie van de aanleg van nieuwe infrastructuur, het doorrekenen van de ongevallenkosten en het ophogen van de heffing omwille van milieuredenen in stedelijke omgevingen.

De Mobiliteitsraad stelt voor om met deze draagvlakelementen rekening te houden bij het bepalen van het tarief.

² Volgens het handboek van de Europese Commissie over externe kosten zijn de luchtvervuilende emissies: deeltjes (PM), stikstofoxiden, zwaveloxiden, ozon en vluchtige organische stoffen.

De gebruiker moet betalen voor de negatieve effecten van de CO₂-emissies die hij veroorzaakt. De doorrekening van deze kosten kan gebeuren via verschillende instrumenten. De MORA pleit voor de doorrekening van de externe kosten van CO₂ door gebruik te maken van het bestaande instrument van de accijnzen.

3.3.4.2 Tariefvariaties op basis van Euronorm en aantal assen

Voor het vrachtvervoer zwaarder dan 3,5 ton wenst de MORA een variabilisering van de tarieven op basis van de Euronorm van de voertuigen. De relatieve hoogte van de tarieven moet milieuvriendelijke voertuigen bevoordelen boven de minder milieuvriendelijke en gedragssturend optreden om de milieuvriendelijkheid van het totale voertuigenpark te verbeteren en dit binnen de marges opgelegd in de Eurovignetrichtlijn.

De leden van de MORA zijn principieel voorstander van een bijkomend onderscheid binnen de Euronormen voor de voertuigen met en zonder roetfilter. De MORA ziet wel nog pragmatische bezwaren op het vlak van inning en het bepalen van de milieuconsequenties. Bij tariefvariaties moet een evenwicht behouden blijven tussen het sturende effect en de administratieve last. De aan- of afwezigheid van een roetfilter moet een element zijn bij het bepalen van de tarieven. Voor fijn stof betekent dit dat het systeem euro 5- en euro 6-voertuigen maximaal moet bevoordelen.

Binnen deze Euronormen kan het aantal assen een bijkomende tariefvariatie zijn. Het aantal assen van een voertuig is gelinkt aan het gewicht van het voertuig en is een eenvoudige manier om controle toe te laten. Voor de voertuigen onder de 12 ton is de mogelijkheid om te variëren volgens de assen beperkt. De MORA verkiest om de tariefvariaties onder 12 ton te beperken om praktische redenen en handavingsredenen.

3.3.4.3 Doordachte tariefhoogte koppelen aan de tariefvariaties

De leden van de Mobiliteitsraad roepen de Vlaamse Regering op de tariefhoogtes doordacht te bepalen en de geformuleerde doelstellingen na te streven. Dit advies wenst de toepassing van de kilometerheffing op het uitgebreide Eurovignetwegennetwerk. De MORA kan daarom instemmen met het behoud van een forfaitaire verkeersbelasting die verschuldigd is voor het gebruik van het onderliggend wegennet. Voor de voertuigen vanaf 12 ton zijn er Europese minima opgelegd voor de verkeersbelastingen, voor de categorie 3,5 tot 12 ton moet de Vlaamse Regering de minimumtarieven bepalen.

De hoogte van de verkeersbelasting en de kilometerheffing moet zodanig zijn dat er geen ongewenste effecten optreden. De leden van de Mobiliteitsraad wensen drie aandachtspunten mee te geven aan de Vlaamse Regering:

- Buitenlanders zullen in de toekomstige situatie geen Eurovignet meer betalen en enkel een kilometerheffing op het uitgebreide Eurovignetwegennetwerk. De binnenlandse vrachtwagens betalen hier bovenop een verkeersbelasting.
- Vermijd dat tariefverschillen kunnen leiden tot een verschuiving naar kleinere voertuigen.
- De tarieven mogen geen verschuivingen van verkeer van het uitgebreide Eurovignetwegennetwerk naar het onderliggend wegennet in de hand werken.

3.3.4.4 Tariefhoogtes mee laten bepalen door benchmarking

Vlaanderen ontwikkelt zich als een logistieke regio. Een benchmark met andere landen op het vlak van tarieven en gebruikte systemen is een belangrijk aandachtspunt.

Als laatste stap in de tariefvorming vragen de leden van de MORA dus om een maximale afstemming met de ons omliggende landen met vergelijkbare heffingssystemen om onze concurrentiepositie niet te verzwakken. Hierbij moeten ook de macro-economische effecten in acht worden genomen.

3.3.5 Opbrengsten moeten terugvloeien naar mobiliteit

De Eurovignetrichtlijn bepaalt dat de lidstaten beslissen over de aanwending van de inkomsten uit de heffingen op het gebruik van de weginfrastructuur. De MORA volgt de inhoud van deze richtlijn en dringt aan om de inkomsten uit deze heffingen aan te wenden in het belang van de verkeerssector en tot optimalisering van het gehele verkeerssysteem.

De MORA vraagt de netto-opbrengsten te gebruiken voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor personen- als goederenvervoer, gezien de verwachte, trendmatige groei van het verkeer. De MORA dringt er op aan om voldoende investeringen in weginfrastructuur te voorzien.

Het beperken van de externe effecten is een andere belangrijke besteding van de netto-opbrengsten.

Momenteel ontvangen de gemeenten vanuit de verkeersbelastingen opdeciemen. Een aanpassing van de verkeersbelastingen zal hierop een impact hebben. De MORA vraagt dat de huidige inkomsten voor de gemeenten behouden blijven. De Vlaamse Regering formuleert in haar Standpunt dat ze het verlies aan opdeciemen zal compenseren via het Gemeentefonds. De MORA kan zich vinden in deze compensatie.

De leden van de MORA zijn zich er van bewust dat gezien de gestelde vereisten aan de tarieven, de gebruikers de investeringskost van het systeem zullen moeten betalen.

3.3.6 Maximaal gebruik maken van schaalvoordelen

De MORA laat de keuze voor het organisatiemodel over aan de overheid, maar vraagt een garantie voor een open systeem, dat in de toekomst de ontwikkeling van nieuwe Value Added Services stimuleert. De leden van de MORA vragen om te kiezen voor een inningssysteem dat efficiënt en kosteneffectief werkt. Om de inningskosten minimaal te houden moet er een zo groot mogelijke schaalgrootte zijn. De MORA ziet een belangrijke meerwaarde voor het systeem indien in België één organisme de belasting voor de drie gewesten int. Samenwerken in Benelux-verband en met zoveel mogelijk andere Europese landen, zal eveneens voordelen bieden.

3.3.7 Verder werk maken van een kilometerheffing

Om gelijke tred te houden met de Nederlandse besluitvorming moet de huidige Vlaamse Regering het overleg met de andere gewesten opstarten om een samenwerkingsakkoord aan te gaan over het wijzigen van de Bijzondere Financieringswet en het opzeggen van het Eurovig-netverdrag.

Tijdens de volgende legislatuur 2009-2014 moet de Vlaamse Regering de implementatie van de kilometerheffing voor vrachtverkeer zwaarder dan 3,5 ton volgens de principes en voorwaarden zoals geformuleerd in dit advies voorbereiden.

Op het huidige ogenblik bestaat er binnen de Mobiliteitsraad van Vlaanderen geen draagvlak voor een kilometerheffing voor personenvervoer. Er is wel een draagvlak voor een verdere responsabilisering van het gebruik van alle vervoersmodi. De volgende Vlaamse Regering moet een actieplan opmaken om congestie te bestrijden en een nieuw systeem voor variabilisering van belastingen voor het personenvervoer ontwikkelen. De MORA vraagt uitdrukkelijk aan de Vlaamse Regering om voor de distributie een beleidsplan uit te werken dat mede door in te zetten op modal shift de externe kosten minimaliseert.

De MORA wenst de invoering van een kilometerheffing voor de andere goederentransportmodi. Hiervoor wordt best de Europese regelgeving ter zake gevolgd.

3.4. Kritische succesfactoren

In de adviestekst staan een aantal kritische succesfactoren vermeld. De MORA wenst de onderstaande factoren te benadrukken.

Voor alle verdere stappen in dit dossier is een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten noodzakelijk (aanpassing Bijzondere Financieringswet, opzeggen Eurovignetverdrag of op nul zetten van dit tarief). De MORA vraagt om dit samenwerkingsakkoord nog deze legislatuur af te sluiten om de voorgestelde timing te kunnen volgen.

De MORA gaat er in zijn advies vanuit dat eenzelfde systeem van kilometerheffing en tariefstructuur wordt ingevoerd voor heel België. Dit vraagt een doorgedreven overleg met de gewesten en is een factor die vertragend kan werken op de timing van de invoering van het systeem.

De leden van de Mobiliteitsraad wijzen de Vlaamse Regering erop dat er binnen het mobiliteitsmiddenveld slechts een draagvlak bestaat voor een kilometerheffing onder de voorwaarden vermeld in deze tekst. Onderhandelingen met de andere gewesten mogen niet leiden tot een sterk gewijzigd voorstel. Om praktische redenen draagt een gemeenschappelijk systeem de voorkeur weg.

Het Standpunt van de Vlaamse Regering gaat niet in op de rol van de Federale overheid in dit dossier. De leden van de MORA wijzen de Vlaamse Regering erop dat er ook taken zijn voor de Federale overheid. Deze zal ondermeer moeten instaan voor de metrologie, normalisatie en de handhaving. Bij het overleg op Belgisch niveau moet dit beleidsniveau mee betrokken worden. Hoewel het gaat om een bevoegdheid van de gewesten, zal het aanpassen van de Bijzondere Financieringswet moeten gebeuren in de Kamer en de Senaat.

De Vlaamse Regering moet de vigerende Europese wetgeving (Richtlijn 1999/62/EG gewijzigd door Richtlijn 2006/38/EG) volgen bij het uitwerken van een systeem van kilometerheffing. De leden van de MORA vragen de Vlaamse Regering wel om de wijzigingen in deze regelgeving op te volgen en zich voor te bereiden op de verwachte ontwikkelingen.

Om praktische redenen is de MORA voorstander van een zo groot mogelijke interoperabiliteit van het systeem. Ook hier vraagt de MORA om de ontwikkelingen op het vlak van Europese regelgeving op te volgen en uit te voeren.

De Vlaamse Regering wil de kilometerheffing invoeren als een oneigenlijke gewestbelasting. Dit geeft de mogelijkheid om de kilometerheffing aftrekbaar te maken in de vennootschapsbe-

lasting. Om een draagvlak binnen de transportsector te creëren is voor de MORA-leden deze aantrekbaarheid een belangrijke randvoorwaarde aan het systeem.

Een goede handhaving is voor de Mobiliteitsraad een belangrijk aandachtspunt voor het creëren van een draagvlak. Een aantal in dit advies gemaakte keuzes, hebben als uitgangspunt de handhaving zo optimaal mogelijk te laten verlopen en de handhavingskost te beperken. De leden van de Mobiliteitsraad vragen dan ook dat de Vlaamse Regering werk maakt van een goede handhaving. Het uitwerken van deze handhaving moet op drie niveaus gebeuren: preventie door te kiezen voor een goed systeem, een hoge pakkans door te werken met vaste en mobiele detectie en door de hoogte van de boetes ontmoedigen om het systeem te ontduiken. Met de andere gewesten en de federale overheid moeten duidelijke afspraken gemaakt worden over de handhaving binnen België. Op Europees niveau is een ontwerprichtlijn in ontwikkeling die handhaving over de landsgrenzen mogelijk moet maken. De leden van de Mobiliteitsraad vragen de Vlaamse Regering om ook de handhaving van de kilometerheffing op te laten nemen als één van de internationaal inbare boetes.

Uit internationale ervaring blijkt dat het moeilijk is om voorafgaandelijk een maximale kostprijs voor het systeem vast te leggen. Voor de leden van de MORA mag deze kostprijs niet te hoog oplopen, anders vervalt het maatschappelijk draagvlak voor het project. Aangezien de gebruikers de meerkosten van het systeem zullen moeten betalen, vraagt de MORA met aandrang om hier voorzichtig en transparant mee om te springen.

De MORA vraagt de Vlaamse Regering om de invoering van een kilometerheffing tijdig en grondig voor te bereiden. Het Duitse voorbeeld, waarbij het systeem later dan gepland werd ingevoerd en de overheid inkomsten heeft mislopen, mag zich in België niet herhalen. Het voorzien van voldoende capaciteit om tijdig alle OBU's in te bouwen in de vrachtwagens is een ander leerpunt uit Duitsland. In deze fase moet ook aandacht gaan naar de opportuniteiten om te komen tot een verdere administratieve vereenvoudiging.

De leden van de MORA vragen ook een grondige voorbereiding ten aanzien van de Privacy-wetgeving en een duidelijke communicatie naar de gebruikers om het draagvlak mee te verhogen.

De leden van de Mobiliteitsraad vragen de Vlaamse Regering om de effecten van de kilometerheffing nauw op te volgen. Belangrijke aandachtspunten voor de MORA zijn de monitoring van de impact op het wegverkeer, mobiliteit en economie.

De leden van de MORA zien de invoering van een kilometerheffing als een mogelijkheid om innovatie in de Vlaamse economie en in de transportsector in het bijzonder te bevorderen.