



Debat over de invoering van
een kilometerheffing voor het
goederenvervoer in Vlaanderen



Sterk door overleg



MORA Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Deze achtergrondpaper bundelt informatie die gebruikt is ter voorbereiding van het MORA-advies over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtvervoer in Vlaanderen. Het advies werd goedgekeurd op 30 maart 2009. De informatie in deze nota werd nadien niet meer geactualiseerd.

Inhoud

1.	Het standpunt van de Vlaamse Regering.....	3
2.	Het advies van de MORA	4
3.	Verschillen in visie tussen Vlaamse Regering en MORA	5
3.1.	Vergelijking tussen standpunt Vlaamse Regering en MORA.....	5
3.2.	Andere doelstellingen.....	7
3.3.	Een beperkter netwerk dan de Vlaamse Regering.....	8
3.4.	Voorwaarden aan de tarieven	8
3.5.	Besteding van de eventuele opbrengsten.....	9
3.6.	Samenwerking	9
4.	Veel gestelde vragen over de kilometerheffing	10

1. 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 tariefmodulering 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, tariefmodulering, 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.

2. Het advies van de MORA¹

Op 30 maart 2009 keurde de Mobiliteitsraad zijn advies voor het standpunt van de Vlaamse Regering tot invoering van een kilometerheffing goed. Onderstaande tekst geeft de krachtlijnen van het advies weer. Het integrale advies is terug te vinden op de website www.serv.be/mora

Binnen het principe van comodaliteit vraagt de MORA een eerlijke beprijzing van alle vervoersmodi van het goederenvervoer. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om een nieuw systeem te ontwikkelen voor de variabilisering van verkeersgerelateerde belastingen.

Voor goederenvervoer over de weg pleit de Mobiliteitsraad voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton tegen 2012. Deze kilometerheffing moet de gebruikers/vervuilers aanzetten tot een grotere responsabilisering. De MORA vindt de kilometerheffing een geschikt instrument om bestaande belastingen te variabiliseren en om dit doel te bereiken. Een andere reden om een systeem van kilometerheffing op te zetten zijn de internationale ontwikkelingen op dat vlak, waarbij Vlaanderen moeilijk kan achterblijven.

Dit systeem van kilometerheffing mag niet van toepassing zijn op alle Vlaamse wegen, maar enkel op een aangepast Eurovignetwegennetwerk. Voor de MORA bestaat de kilometerheffing uit een infrastructuurheffing, waarin ook luchtvervuilende emissies en geluid opgenomen mogen zijn. De luchtvervuilende emissies en geluid kunnen enkel doorgerekend worden zodra de Europese wetgeving dit toestaat. Belangrijk voor de MORA is dat de kilometerheffing gekaderd is in een ruim mobiliteitsbeleid.

Bij dit systeem van kilometerheffing formuleert de MORA strikte randvoorwaarden wat betreft hoogte, samenstelling en variatiemogelijkheden voor de tarieven. De MORA dringt erop aan om de opbrengsten van het systeem aan te wenden voor de optimalisering van het verkeerssysteem als geheel. De MORA vraagt om de eventuele netto-opbrengsten te gebruiken voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor personen- als goederenvervoer. Samenwerking is een andere belangrijke topic. De MORA gaat ervan uit dat er in België slechts één systeem met eenzelfde tariefstructuur wordt ingevoerd. Hiervoor is een samenwerkingsovereenkomst met de andere gewesten noodzakelijk. Ook ziet de MORA kansen in een samenwerking in Benelux-verband en met zoveel mogelijk andere landen.

¹ MORA, 2009, Advies over standpunt van de Vlaamse Regering tot invoering van een kilometerheffing, 30 maart 2009.

3. Verschillen in visie tussen Vlaamse Regering en MORA

Het MORA-advies en het standpunt van de Vlaamse Regering verschillen op een aantal punten van elkaar. De belangrijkste verschilpunten zijn de volgende:

- Nadruk op andere doelstellingen
- Het systeem is van toepassing op een ander wegennetwerk
- Andere voorwaarden aan de tarieven
- De besteding van de eventuele opbrengsten
- De manier van samenwerking en afstemming met de andere gewesten en andere landen

3.1. Vergelijking tussen standpunt Vlaamse Regering en MORA

	Vlaamse Regering	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
Doelstellingen	<ul style="list-style-type: none"> • Streven naar een grotere responsabilisering • Verhogen van de efficiëntie – oplossen congestie • Beperken van de milieu-impact van transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Streven naar een grotere responsabilisering • Verhogen van de efficiëntie van het vervoersysteem • Beperken van de milieu-impact van transport • Meestappen in internationale ontwikkelingen • De concurrentiekracht van de Vlaamse economie veilig te stellen • NIET: genereren extra inkomsten
Compensatie	<ul style="list-style-type: none"> • 3,5-12 ton: verkeersbelasting op nul • > 12 ton: Europese minimumtarieven 	<p>Betalen voor gebruik Herziening volledige voertuigfiscaliteit Variabiliseren naar gebruik – in de mate van het mogelijke</p> <p>Behouden van forfaitaire verkeersbelasting voor gebruik van onderliggend wegennet</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3,5 – 12 ton: minimum bepalen • > 12 ton: Europese minimumtarieven
Voertuigen	Voor alle vrachtoertuigen vanaf 3,5 ton	Voor alle vrachtoertuigen vanaf 3,5 ton
Wegennet	Alle wegen	Eurovignetwegen (herbekijken) <ul style="list-style-type: none"> • Snelwegen • Ringwegen

		<ul style="list-style-type: none"> Geselecteerd aantal N-wegen + aangevuld met verbindende wegen tussen dit netwerk wegen die gebruikt worden om tolroutes te vermijden (passend in flankerend beleid)
Tarieven voorwaarden	- Mobiliteitssturend	Transparant Obv objectief vaststelbare criteria
Tarieven elementen	- Infrastructuurheffing Internaliseren externe kosten <ul style="list-style-type: none"> Luchtvervuiling Geluid Congestie 	Infrastructuurheffing Externe kosten <ul style="list-style-type: none"> Luchtvervuiling – emissies Geluid NIET extra heffing voor infrastructuur NIET congestie NIET ongevallen NIET ophoging in stedelijke omgevingen omwille van milieuredenen NIET CO2 – wel via accijnzen
Tarieven variaties	-	Euronorm Aantal assen
Tarieven hoogtes	- <ul style="list-style-type: none"> Concurrentiepositie transportsector beperkt beïnvloeden 	<ul style="list-style-type: none"> Gedragsturend naar milieuvriendelijke voertuigen Maximale afstemming met de ons omringende landen met vergelijkbare heffingssystemen om de concurrentiepositie niet te verzwakken
Besteding opbrengsten	Niet bepaald (Eurovignetrichtlijn)	Eurovignetrichtlijn Investeren in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi zowel voor personen- als goederenvervoer Beperken externe effecten Aandachtspunt: opdecimen
Technologie voorwaarden	- Lijst met voorwaarden	Kostprijs niet te hoog
Organisatiemodel	SSP	Keuze voor overheid Open systeem met mogelijkheden voor Value Added Services Efficiënt en kosteneffectief
Samenwerking België	Samenwerking met WG en BHG	Eén systeem voor België Eén organisme dat voor de inning in België instaat
Samenwerking andere landen	Samenwerking met Nederland, Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk	Samenwerking in Benelux-verband en met zoveel mogelijk andere landen
Volgende stappen		Deze legislatuur (2004-2009): <ul style="list-style-type: none"> Samenwerkingsakkoord met andere gewesten Volgende legislatuur (2009-2014) <ul style="list-style-type: none"> Implementatie kilometerheffing Actieplan om congestie te

		<ul style="list-style-type: none"> • bestrijden • Beleidsplan voor distributie • Opvolging Europese regelgeving voor invoering kilometerheffing voor andere goederentransportmodi
Randvoorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrentiekracht transportsector beperkt beïnvloeden • Geen sluipverkeer veroorzaken 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen sluipverkeer veroorzaken <p>Mogelijkheid om netwerk uit te breiden – passend in flankerend beleid</p>
Kritische succesfactoren		<ul style="list-style-type: none"> • Goede handhaving – tegen beperkte kost • Samenwerkingsakkoord – deze legislatuur • Rol voor de federale overheid • Opvolgen nieuwe Eurovignetrichtlijn • Interoperabiliteit • Aftrekbaarheid in vennootschapsbelasting • Kostprijs van het systeem • Goede voorbereiding • Opportuniteiten voor administratieve vereenvoudiging • Monitoring van effecten (wegverkeer, mobiliteit en economie) • Rekening houden met Privacy-wetgeving • Duidelijke communicatie • Bevorderen innovatie in Vlaamse economie en transportsector

3.2. Andere doelstellingen

De MORA kan zich vinden in de doelstellingen van de Vlaamse Regering om te streven naar een grotere responsabilisering van de gebruikers en het beperken van de milieu-impact van transport. Ook het verhogen van de efficiëntie van het vervoer is voor de MORA een na te streven doelstelling maar deze moet ruimer zijn dan enkel het aanpakken van de congestie.

MORA vindt meestappen in internationale ontwikkelingen en de concurrentiekracht van de Vlaamse economie veilig stellen ook een doelstellingen om na te streven. De MORA benadrukt dat voor hem het genereren van extra inkomsten geen doelstelling op zich mag zijn, maar kan wel aanvaarden dat er eventuele meeropbrengsten zijn in vergelijking met het bestaande systeem.

3.3. Een beperkter netwerk dan de Vlaamse Regering

De Vlaamse Regering opteert voor alle Vlaamse wegen. Deze keuze wordt gemaakt omdat modeldoorrekeningen sluipverkeer verwachten op het onderliggend wegennet indien enkel voor het autosnelwegennet wordt gekozen.

Vanuit het principe dat het systeem van kilometerheffing efficiënt moet zijn, verwacht de MORA dat de handhaving van het systeem ook zo efficiënt mogelijk verloopt. Deze handhaving verzekeren op het volledige Vlaamse wegennet is voor de MORA niet realistisch. MORA opteert voor de toepassing van de kilometerheffing op het bestaande Eurovignetwegennet² dat wordt aangevuld met enkele verbindingswegen. Bovendien vraagt de MORA om dit Eurovignetwegennet te herzien; de verkeerssituatie is sinds het KB van 1997 sterk gewijzigd.

3.4. Voorwaarden aan de tarieven

Vlaamse Regering wenst mobiliteitssturende tarieven en wil een internalisering van de externe kosten luchtvervuiling, geluid en congestie.

MORA gaat akkoord om luchtvervuiling en geluid mee op te nemen in de tarieven van zodra de Europese wetgeving dit toelaat. Congestie mag niet doorgerekend worden, ook geen ophoging van de kilometerheffing voor ongevallenkosten, extra heffing voor infrastructuur, in stedelijke gebieden voor milieuredenen. Het niet doorrekenen van congestie is een belangrijk verschil met het standpunt van de Vlaamse Regering dat een grote impact heeft op de verwachte inkomsten uit het systeem.

De MORA stelt voor om bijkomende variaties in de tarieven mogelijk te maken op basis van Euronorm en aantal assen. De MORA vraagt een maximale afstemming van de tarieven met de ons omringende landen met vergelijkbare heffingssystemen.

² Zie KB van 8 september 1997. — Koninklijk besluit tot bepaling van het wegennet waarop het eurovignet van toepassing is. Dit Eurovignetwegennet omvat de snelwegen, de ringwegen, de N-wegen van 1 tot 10 en alle veelvouden van 10, en in Vlaanderen de N31 en N49.

3.5. Besteding van de eventuele opbrengsten

De MORA vraagt om de opbrengsten te besteden in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor personen- als goederenvervoer. Vlaamse Regering gaat hier in haar standpunt niet op in.

3.6. Samenwerking

Om een systeem van kilometerheffing op te zetten in Vlaanderen en België is een samenwerkingsakkoord nodig met de drie gewesten en de federale overheid. Buiten dit samenwerkingsakkoord kiest de Vlaamse Regering om zoveel mogelijk samen te werken met de andere gewesten. De MORA gaat er vanuit dat er in België één systeem van kilometerheffing komt met één tariefstructuur.

Omwille van de schaalvoordelen wil de MORA dat voor de invoering van het systeem wordt samengewerkt binnen de Benelux en met zoveel mogelijk andere landen. De Vlaamse Regering kiest eveneens voor een samenwerking maar dan bij voorkeur met Nederland, het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk.

4. Veel gestelde vragen over de kilometerheffing

- Wat moet er wettelijk gebeuren voor een kilometerheffing kan ingevoerd worden?
Bij de invoering van een kilometerheffing moet de Europese, Belgische en Vlaamse regelgeving gevolgd worden. De Europese regelgeving (richtlijn 1999/62/EG gewijzigd door richtlijn 2006/38/EG) geeft de randvoorwaarden aan.

België zal het Eurovignetverdrag moeten opzeggen of afzien van de inning zoals Duitsland heeft gedaan bij de invoering van de LKW-Maut. Binnen België zal dit moeten geregeld worden door een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de federale overheid.

- Wat houdt de Europese regelgeving in?
Bij de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 12 ton (vanaf 3,5 ton vanaf 2012) moet de Europese regelgeving gevolgd worden. In 1999 werd de Europese Richtlijn 1999/62/EG aangenomen betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen, de zogenaamde Eurovignetrichtlijn. Deze richtlijn legt een aantal kaderregels vast die moeten gevolgd worden door Lidstaten indien ze een tolheffing en/of gebruiksbelasting wensen in te voeren. Deze richtlijn werd gewijzigd door richtlijn 2006/38/EG. Momenteel is deze richtlijn in herziening.

De technische voorwaarden aan het systeem van kilometerheffing zijn vastgelegd in de interoperabiliteitsrichtlijn 2004/54/EG.

- Wat houdt het Belgische en Vlaamse juridisch kader in?
De kilometerheffing kan ingevoerd worden als een belasting of als een retributie. In het geval van een belasting moet de Bijzonder Financieringswet gewijzigd worden omdat er geen belastingen kunnen geheven worden op materies waarop reeds belastingen zijn geheven (het Eurovignet moet vervangen worden door de kilometerheffing). Hiervoor is een samenwerkingsovereenkomst tussen de gewesten en de federale overheid nodig aangezien de Wet in het Federale parlement moet worden goedgekeurd. Deze piste draagt de voorkeur weg van de Vlaamse Regering. Indien wordt geopteerd voor een retributie rijzen een aantal praktische problemen die moeilijk kunnen opgelost worden.
Een samenwerkingsakkoord is eveneens indien er een samenwerking komt met andere landen of indien er wordt beslist om de inning in concessie te geven.

- Wat is de impact op de mobiliteit?
Uit de modeldoorrekeningen van het Vlaamse Verkeerscentrum blijkt dat:
 - Een kilometerheffing voor vrachtverkeer nauwelijks effect zal hebben op de congestie

- Bij het invoeren van een spitsheffing voor vrachtverkeer zal er een verschuiving optreden van het vrachtvervoer naar de daluren, met een positieve impact op de congestie
- Er zal nagenoeg geen modal shift optreden door het invoeren van een kilometerheffing
- Er zal geen verschuiving optreden van zware naar lichte vracht
- Indien er enkel een kilometerheffing op snelwegen wordt ingevoerd, zal er een verschuiving van het vrachtverkeer naar het onderliggend wegennet optreden

Een kilometerheffing voor vrachtverkeer zal slechts een beperkte impact hebben op de mobiliteit. Hoe hoger de tarieven, hoe groter de mobiliteitsimpact zal zijn.

■ Wat zijn de plannen van het Waalse Gewest?

Het Waalse Gewest heeft een stappenplan uitgewerkt voor wegbeprizing. Momenteel betalen voertuigen zwaarder dan 12 ton het Eurovignet. In de toekomst zullen eerst lichte voertuigen (personenvervoer) een wegvignet moeten betalen, wordt een kilometerheffing voor zware vrachtwagens ingevoerd. Op langere termijn zal deze kilometerheffing ingevoerd worden voor alle vervoer (personen en vracht). De Waalse Regering heeft zich principieel akkoord verklaard met de invoering van een wegvignet en een kilometerheffing voor zware vrachtwagens.

■ Wat zijn de plannen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest?

In het Brusselse Gewest is het IRIS II-plan in opmaak. In dit plan wordt een scenario met rekeningrijden uitgewerkt. Belangrijkste doelstelling van het plan is om het autoverkeer te beperken; de invoering van een systeem van beprizing zal in eerste instantie gericht zijn op het privé-vervoer. De Brusselse Gewestregering heeft nog geen officieel standpunt ingenomen in dit dossier.

■ Welke technologie zal gebruikt worden?

De technische voorwaarden aan het systeem van kilometerheffing zijn vastgelegd in de Europese interoperabiliteitsrichtlijn 2004/52/EG. Deze richtlijn heeft als doel de interoperabiliteit van de Europese systemen voor kilometerheffing te verzekeren. De richtlijn legt standaarden op voor de te gebruiken DSRC- en GNSS-technologie.

■ Hoe ver staat Nederland?

In 2007 werd in een kabinetsbesluit vastgelegd dat in 2011 gestart zou worden met een kilometerprijs voor vrachtvervoer, voor personenvervoer wordt een ingroefase voorzien tussen 2012 en 2016. In dit dossier zijn reeds een aantal politieke keuzes gemaakt met het oog op het creëren van een maatschappelijk draagvlak.

De aan te rekenen tarieven zijn nog niet vastgelegd, maar zullen gebaseerd zijn op lastenneutraliteit voor de gebruiker. De kilometerprijs zal aangerekend worden voor elke

gereden kilometer rekening houdend met de milieukeurmerken van de voertuigen en zal bijkomend bestaan uit een spitstarief op plaatsen en tijden waar sprake is van structurele congestie. De opbrengsten van het systeem zullen terugvloeien naar transportinfrastructuur.

De aanbestedingsprocedure voor een multiple service provider is gestart in december 2008. Het Nederlandse parlement heeft bepaald dat de exploitatiekosten niet hoger mogen liggen dan 5% van de opbrengsten. De ontwerpwetgeving voor de invoering van de kilometerprijs is voorgelegd aan de Raad van State.

■ Wat kunnen we leren uit Oostenrijk?

In Oostenrijk bestaan drie systemen van beprijzing naast elkaar: een netwerk van tolhuisjes, een vignet voor personenvoertuigen onder 3,5 ton en een kilometerheffing voor vrachtwagens. Het systeem van kilometerheffing is gebaseerd op DSRC-technologie en van toepassing op het volledige autosnelwegennet. In Oostenrijk is er geen onderliggend wegennet dat alternatieve routes biedt.

De invoering van het systeem had als doel om op een snelle en efficiënte wijze extra inkomsten te verwerven. De Oostenrijkse overheid heeft daarom geopteerd voor een eenvoudig en goedkoop systeem: microgolfdetectie en een eenvoudig te installeren GO-box in de voertuigen.

Belangrijke aandachtspunten voor Vlaanderen:

- Formuleer concrete doelstellingen.
- Maak een duidelijke businesscase op.
- Kies voor een beproefd, gebruiksvriendelijk systeem
- Focus op de vereisten van het systeem, niet op het systeem zelf
- Denk internationaal bij het uitwerken van het systeem en kies, bij voorkeur, voor een groot systeem in samenwerking met andere landen

■ Wat kunnen we leren uit Duitsland?

In Duitsland werd op 1 januari 2005 gestart met een kilometerheffingssysteem voor vrachtwagens zwaarder dan 12 ton. Het systeem is gebaseerd op GPS-technologie met een OBU in de voertuigen voor automatische detectie, ongeveer 90% van de boekingen gebeurd via dit systeem. De andere 10% gebeurt via manuele boekingen; deze zorgen voor hoge operationele kosten. Het systeem is van toepassing op de snelwegen en enkele hoofdwegen waar sluipverkeer werd vastgesteld.

Na vier jaar worden volgende effecten vastgesteld:

- Het aantal voertuigkilometer is afgenomen
- Er worden meer containers vervoerd over het spoor; er kan niet worden bewezen dat dit het gevolg is van een modal shift

- Het aandeel euro V-voertuigen nam zeer snel toe

- Wat kost het voor de overheid?

De investeringskost voor de invoering van een kilometerheffing, zoals beschreven in het MORA-advies, zal bij benadering 250 miljoen euro³ bedragen.

- Wat kost het voor de gebruiker?

De tarieven voor een kilometerheffing zijn nog niet bepaald. Verschillende mogelijke scenario's zijn wel onderzocht. Zo heeft TMLLeuven 9 mogelijke scenario's met verschillende tarieven en kostenstructuur doorgerekend via modellen. De mobiliteitseffecten van de kilometerheffing zijn in elk van deze scenario's beperkt. Enkel bij een tarief van 0,29 euro/km, met een volledige internalisering van de externe kosten, zal het vrachtverkeer significant afnemen met ongeveer 10%. Een vlakke kilometerheffing van 0,02 euro/km zal slechts zeer kleine effecten geven. Een taks volgens de huidige Duitse tarieven zal leiden tot 3% minder vrachtverkeer, maar zal zo goed als geen impact hebben op de reistijd.

Deze afname van het vrachtverkeer moet gezien worden ten opzichte van de autonome groei. Het vrachtverkeer blijft toenemen maar zal door de kilometerheffing iets minder groeien.

- Wat zal de impact zijn op de economie?

De impact op de economie zal afhankelijk zijn van de besteding van de opbrengsten van de kilometerheffing. Infrastructuur kan een goede besteding zijn mits de investering gebeurt na een grondige kosten-batenanalyse. Een belangrijke randvoorwaarde is dat de invoering gecoördineerd gebeurt met de buurlanden. Op termijn moet de kilometerheffing uitgebreid worden naar alle modi.

- Door de accijnzen op brandstoffen betaalt het verkeer over de weg reeds een vergoeding die afhankelijk is van het gebruik. Waarom moet dan nog een kilometerheffing ingevoerd worden?

Accijnzen kunnen niet gevarieerd worden naar tijd, plaats en type voertuig. Met een kilometerheffing kan dit wel. Ook zullen op die manier buitenlanders ook een gevarieerde heffing betalen.

- Wat zal de kilometerheffing opbrengen voor het milieu?

Kilometerheffing kan gebruikt worden om alle externe kosten door te rekenen en moet een positief effect te hebben voor het milieu toegepast worden op alle voertuigen. Hoe hoger het tarief, hoe groter de impact op mobiliteit en milieu zal zijn. Voor milieuredenen is het belangrijk om, zeker op de langere termijn, te opteren voor hoge tarieven.

³ : indien ten laste genomen in 2011 (schatting van Price Waterhouse Coopers)

- Hoe groot zullen de opbrengsten zijn?

Een inschatting maken van de mogelijke opbrengsten is moeilijk. In Duitsland liggen de huidige inkomsten ongeveer zes maal hoger dan deze uit het Eurovignet. De operationale kosten bedragen ongeveer 15 à 20% van de inkomsten.

- Wanneer zal de kilometerheffing ingevoerd worden?

De Vlaamse Regering wenst de kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren vanaf 2013 (Vlaams Regeerakkoord 2009-2014).