

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2006-2007

12 juli 2007

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heer Eloi Glorieux, de dames Mieke Vogels en Vera Dua
en de heren Rudi Daems, Jos Stassen en Jef Tavernier –**

betreffende de invoering van een ‘slimme’ kilometerheffing in Beneluxverband

HOORZITTING

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

1119 (2006-2007)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

INHOUD

Blz.

I.	Het Duitse Toll Collectsysteem	4
1.	Presentatie door de heer Hanns-Karsten Kirchmann, voorzitter van de raad van bestuur van de Duitse Toll Collect	4
2.	Bespreking	6
II.	Uiteenzetting door professor Gust Blauwens, voorzitter van het departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen.	9
1.	Uiteenzetting	9
2.	Bespreking	10
III.	Standpunt van de SERV	13
1.	Uiteenzetting	13
2.	Bespreking	15
IV.	Standpunt van de Minaraad	17
1.	Uiteenzetting	17
2.	Bespreking	19
V.	Standpunt van de transportfederaties (SAV, Febetra en UPTR)	21
1.	Uiteenzettingen	21
2.	Bespreking	23

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde in het kader van de behandeling van het voorstel van resolutie betreffende de invoering van een ‘slimme’ kilometerheffing in Beneluxverband, een hoorzitting op dinsdag 26 juni 2007.

I. HET DUITSE TOLL COLLECTSYSTEEM

1. Presentatie door de heer Hanns-Karsten Kirchmann, voorzitter raad van bestuur van de Duitse Toll Collect

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: Ik ben CEO van Toll Collect in Duitsland. Wij heffen de tol. Sinds oktober 2003 ben ik medewerker van deze firma. Ik was aanvankelijk CFO. Sedert april 2006 ben ik voorzitter van de raad van bestuur. Het is een grote eer dat ik deze vergadering kan informeren over de achtergrond van onze tolheffing. Daarnaast zal ik verduidelijken waar we op dit ogenblik ongeveer staan.

Wat eiste de Duitse overheid bij de uitbesteding van de tolheffing? De Duitse overheid vroeg een innovatief systeem dat ecologisch zinvol en fair was. De tol mocht niet geheven worden aan de hand van een forfaitair vignet. De tol moest bepaald worden door het aantal gereden kilometers. De overheid wou niet op alle wegen tol heffen. Daarnaast wou de overheid niet alleen de emissie maar ook het aantal assen belasten.

Het systeem is een free flowsysteem. Het rijdende verkeer wordt gecontroleerd zonder gebruik te maken van barrières. Belangrijk voor een transitland als Duitsland is dat het systeem niet alleen automatisch maar ook manueel moet werken. Al onze burens moeten door Duitsland kunnen rijden. Omdat we niet automatisch tol kunnen innen bij inwoners van buurlanden, kunnen zij manueel inschrijven. De overheid vroeg voorts een zo flexibel mogelijk systeem. Het Duitse systeem is eigenlijk onzichtbaar. Wij werken met software en bouwen geen infrastructuur op de autowegen.

Het systeem werkt op 12.500 kilometer autosnelwegen, die zijn gebouwd met belastingen. De tolheffing zorgde in eerste instantie voor een mentale switch van financiering met belastinggeld naar financiering door de gebruikers. Dat was belangrijk om het systeem te laten aanvaarden. Er zijn meer dan 2200 aansluitingsplaatsen. In januari 2007 zijn de eerste 50 kilometer andere wegen toegevoegd. Het is niet zo dat de staat meer tol wil innen. De bedoeling is

sluipverkeer onmogelijk maken.

Duitsland int een tol op vrachtwagens van meer dan 12 ton. Vijfendertig percent van de tolinkomsten komen uit het buitenland. Vorig jaar is 25,8 miljard kilometer gereden op de Duitse autosnelwegen waarop tol wordt geheven.

Men kan op twee manieren boeken in het systeem: manueel en automatisch. Negentig percent van de boekingen verloopt automatisch. Tien percent langs het internet of tolterminals. In het begin was de verhouding 72 percent automatische boeking en 28 percent manuele. Dat geeft aan in welke mate de automatische boeking al aanvaard wordt door de klanten.

Welke innovatieve oplossing bieden wij? Wij combineren twee technologieën: gps – dat wellicht ooit vervangen zal worden door Galileo – en gsm. De gsm-standaard kan in de toekomst veranderen. Daarnaast is er een on board unit (OBU). De OBU krijgt informatie van satellieten over de exacte positie. De OBU bepaalt de tol op basis van het aantal assen en de emissieklasse. Van zodra de OBU aan een bedrag van 20 euro komt, stuurt het de gegevens door naar het computercentrum waar een factuur wordt opgesteld. Het systeem werkt in twee richtingen. Er gaan gegevens van de OBU naar het computercentrum. De gegevens gaan ook in de andere richting.

We hebben de voorbije 20 maanden een aantal tests uitgevoerd. We hebben centraal gekeken waar de OBU's zich bevinden. Het wegennetwerk verandert. Er komen geregeld kilometers bij. Daarnaast wijzigen de tariefgegevens. Op 1 september voeren we een tweede tarievenupdate door op basis van een regeringsbeslissing.

De OBU vormt de kern van het systeem. De OBU houdt rekening met de emissieklasse. Men kan er voorts het aantal assen invoeren. Het aantal assen varieert naargelang het type aanhangwagen. De OBU stuurt de gegevens door. De OBU is eigenlijk een soort minicomputer. Men zoekt naar mogelijkheden om diensten aan te bieden langs de OBU die voor een meerwaarde zorgen. Toll Collect zal de communicatie-interface ter beschikking stellen. Op basis van het EU-recht mag Toll Collect geen bijkomende diensten aanbieden. Belangrijk is het grensoverschrijdende aspect of de interoperabiliteit. De vrachtwagens van meer dan 12 ton rijden ook in Nederland of België.

Het manuele systeem maakt het mogelijk om te boeken langs het internet. Deze mogelijkheid wordt nauwelijks gebruikt. Slechts één percent van alle boekingen verloopt langs het internet. Manuele boekingen gebeuren op de manuele terminals op parkeerplaatsen. We hebben 3500 van die terminals.

Samen met het Duitse ministerie van Verkeer proberen we het aantal te reduceren omdat de vraag daalt.

Controle is een belangrijk punt. In de aanbesteding staat een andere eis dan bijvoorbeeld in Oostenrijk of Frankrijk. Toll Collect moet niet het volledige verkeer controleren van de overheid. De overheid verplicht ons tien percent van het verkeer te controleren. Wij moeten daartoe de technische voorwaarden creëren. Dat is een belangrijke operationele taak, die eigenlijk toekomt aan het ministerie van Verkeer.

Er zijn vier controleprocedures. Er is de automatische controle. We hebben controlepunten geplaatst om een aantal autowegen. Daarnaast is er de stationaire controle. De dienst voor goederenverkeer beschikt over de mogelijkheid om zich aan zo'n controlebrug op te stellen. Met de computer kunnen ze automatisch wagens van de autoweg afleiden. Er is de mobiele controle door 278 voertuigen die door heel Duitsland rijden. Ze controleren het verkeer in drie ploegen. Chauffeurs zijn zo nooit zeker van waar en wanneer ze gecontroleerd zullen worden. De vierde controlemogelijkheid geldt enkel voor de Duitse gebruikers. Het is de bedrijfscontrole. We voeren controle uit in een aantal ondernemingen.

Dit systeem doet precies wat het moet doen. Het controleert. Het voorbije jaar hebben we 18 miljoen voertuigen gecontroleerd. We controleren op verschillende tijdstippen. We stellen altijd vast dat het aantal tolontduikers lager is dan twee percent.

Sedert de invoering heeft de tolheffing 7,3 miljard euro opgeleverd. In welke mate wordt het systeem aanvaard? We moeten transparant zijn. Er zijn ongeveer 115.000 gebruikers. Het aantal daalt omdat we contact opnemen met klanten die zich al 360 dagen niet meer gemeld hebben. Als die niet reageert, wordt hij uit het systeem gehaald. Er zijn 876.000 voertuigen geregistreerd. We hebben op dit moment 8000 tot 10.000 nieuwe OBU's besteld. De markt doet het goed. Het registratiepercentage is heel belangrijk. Als het lager ligt dan 99 percent, dan worden we bestraft. Als het hoger is dan 99 percent, krijgen we een bonus van maximum 30 miljoen euro.

Het aantal verzonden facturen geeft ook aan in welke mate het systeem aanvaard wordt. Op dit ogenblik hebben we al 2,5 miljoen facturen verstuurd. Op één factuur kunnen meerdere voertuigen staan. 14.000 facturen worden betwist. Dat percentage van 0,7 percent blijft stabiel. In de gsm-industrie gaat men uit van 20 percent betwiste facturen.

Een aantal facturen heeft tot problemen geleid. Een grote transporteur die geregeld rekeningen betwistte, hebben we uitgenodigd en uitleg gegeven. Hij ver-

telde ons dat hij overal drie percent korting krijgt. Wij hebben hem duidelijk gemaakt dat een korting geven op een heffing onmogelijk is.

De uitstoot is sedert de introductie van dit systeem met tien percent gedaald. We merken een verschuiving naar minder vervuilende voertuigen.

Er zijn 583.000 OBU's geïnstalleerd. Een aantal bevindt zich in Poolse, Nederlandse of Belgische vrachtwagens. De Duitse infrastructuur kan dus worden overgenomen.

Flexibiliteit is een belangrijk aspect van dit systeem. In oktober 2006 werd ons gevraagd 50 kilometer wegen op te nemen buiten de autosnelwegen. Deze wegen hebben een andere topologie. Er zijn heel wat kruispunten of verkeerslichten. We zijn er in minder dan één maand in geslaagd tol te heffen op die wegen. Sedert 1 januari 2007 kan de Duitse overheid ook op die wegen tol heffen om sluipverkeer te vermijden op secundaire wegen.

De Duitse overheid heeft het systeem geïntroduceerd om de tol te gebruiken om wegen te herstellen of aan te leggen. Een andere belangrijke doelstelling was ecologisch van aard. Nu probeert men het systeem te gebruiken om files te vermijden. We differentiëren de tol in de tijd en in de ruimte. Men zou de ring rond Antwerpen of Brussel op maandag van 8 tot 10 uur 's morgens duurder kunnen maken dan op een ander moment. Dat is technisch mogelijk. Het is uiteraard aan de politiek om daarover te beslissen. Wij verlenen alleen de dienst.

Een ander belangrijk thema is interoperabiliteit. De OBU is een soort kerstboom. Begin de jaren negentig gold dat ook voor de gsm. De Duitse en de Belgische netwerken konden toen niet met elkaar communiceren. De industrie heeft vervolgens een standaard gecreëerd. Er is nu één OBU en één registratiesysteem. Het zal niet zo eenvoudig worden om tot één Europees systeem te komen. Ik deel het optimisme van de Europese Unie niet. De economie zal zich daarachter moeten scharen.

Ik zou de leden van de commissie willen uitnodigen om het systeem in Berlijn te komen bekijken. Wie het systeem heeft zien werken en gepraat heeft met onze opdrachtgever, zal vernemen hoe de Duitse overheid heeft gedacht. Belangrijk is te weten hoe het systeem moet uitgerust zijn. We hebben daarnaast een Brussels model van dit systeem. Op basis van een modelnetwerk kunnen we tonen hoe het er in werkelijkheid zou uitzien.

2. Bespreking

De heer Jan Peumans: Op welke problemen bent u gebotst bij de invoering van dit systeem? Er lopen zware schadeclaims van de Duitse regering. Deutsche Telecom, Daimler Chrysler en het France Vinci beheren Toll Collect. Europa verzet zich tegen een compensatie voor de binnenlandse weggebruikers.

Wat gebeurt er met de tolopbrengst? Worden die middelen alleen aangewend om de wegen te moderniseren? Of worden ze ook aangewend om collectief vervoer te organiseren?

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: Het klopt dat we op problemen zijn gebotst bij de invoering van het systeem. Het systeem is met acht maanden vertraging ingevoerd. Ik zal niet in detail treden. Had den we toegegeven aan het arbitragehof, dan hadden we een schadeclaim van 5,5 miljoen euro moeten betalen. Heel wat partijen zijn betrokken. De gesprekken met politiek en federaties verliepen moeilijk. We hebben daar heel wat over geleerd. Het was een steile leercurve.

Voor het tweede antwoord verplaats ik me even in de rol van ambtenaar. Ongeveer 51 percent van de inkomsten gaat terug naar de verkeersinfrastructuur, 49 percent naar de binnenscheepvaart en de spoorwegen. Dat is een heel moeilijke discussie geweest. Het argument van de federaties en de ADRC's was dat het vervuiler-betaalt-principe rechtvaardigt dat alle inkomsten aan verkeersinfrastructuur besteed worden. Het gaat hier echt om de aanvaarding van andere deelnemers aan het verkeer.

Mevrouw Annick De Ridder: Bij de berekening kan rekening gehouden worden met het aantal gereden kilometer, de CO₂-uitstoot, maar ook met het tijdstip en de plaats van de verplaatsing. Werkt Duitsland aan een dergelijke modulering? Hoe wordt de prijs aan de bestuurders gemeld: via de elektronische signalisatie of via de afrekening?

Wat is de totale kostprijs van het systeem, niet enkel van de installatie ervan, maar ook van de handhaving? Vermindert de kostprijs omdat de controles minder nodig worden na verloop van tijd? Wat is de kostprijs van het apparaatje dat in de auto geïnstalleerd wordt?

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: De totale operationele kosten liggen jaarlijks tussen 530 en 630 miljoen euro, 360 miljoen euro zijn werkingskosten. De 70 mensen die zorgen voor controle, worden daarmee betaald. De kosten van het vaste personeel zijn dus in dat bedrag inbegrepen. Daarbij komen nog eens 130 miljoen euro afschrijvingen op de controle-infrastructuur, maar ook voor de OBU's.

Die eenheden worden niet door de klanten zelf betaald maar wel gratis ter beschikking gesteld door de Duitse staat via Toll Collect. De Duitse staat verhuurt die aan ons voor een periode van vijf jaar. Die investering moet worden afgeschreven. Het rendement hangt af van hoe goed Toll Collect presteert. Daarom zit er een marge op en kunnen de kosten tussen 530 en 630 miljoen euro bedragen.

Toll Collect heeft een aantal partners die geen cent krijgen van het vergoedingssysteem. Als de politieke wereld beslist om het manuele systeem te verwijderen, zou dat 70 miljoen euro besparen. Ook de politieke wil is dus bepalend voor de kosten.

Kortom, voor de gebruikers is de eenheid gratis. Ze betalen voor de installatie wel ongeveer 200 euro. Dat accepteren de mensen ook. Ze hebben wel de mogelijkheid om zich manueel te laten boeken. Dat is geen verplichting. Een klein aantal klanten doet het wel.

In Nederland moeten 8 miljoen voertuigen aan tol onderworpen worden. Daar loopt een hele discussie of de gebruikers dat al dan niet zelf moeten betalen. Het toestel zal even ingeburgerd geraken als een gsm en het zal ook goedkoper worden.

Terwijl de bestuurder rijdt, geeft het apparaatje het aantal gereden eenheden. Het is technisch mogelijk om rijden op bepaalde tijdstippen en plaatsen duurder te maken. De Duitse staat heeft echter nog geen opdracht daartoe gegeven. Vanaf volgend jaar zal er wel een verschil zijn naargelang de regio.

De heer Rudi Daems: Voorlopig zijn er in Duitsland 12.500 kilometer tolwegen. Hoe worden die wegen gekozen? Beslissen de deelstaten, de steden of de nationale overheid of zijn er gewoon objectieve maatstaven?

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: De federale wegen worden afgebakend door het federale verkeersministerie. Over regionale en secundaire wegen beslissen de deelstaten. De verkeersministers van de deelstaten beslissen dus zelf welke wegen opgenomen worden in het tolsysteem. Dat wordt doorgespeeld aan het federale niveau, dat de beslissing beoordeelt. Dat moet dan nog goedgekeurd worden door Europa en pas dan wordt de weg als tolweg aangeduid.

De heer Eloi Glorieux: Het Duitse systeem is bedoeld voor vrachtwagens. Zijn er plannen om dat uit te breiden tot personenwagens? Is dergelijke uitbreiding haalbaar?

Door het systeem zou de uitstoot met 10 percent gereduceerd zijn. Gaat het dan over CO₂ of over

andere schadelijke stoffen?

Sinds de invoering van het systeem worden er vaker minder vervuilende auto's aangekocht. Kan de spreker die uitspraak staven met cijfers?

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: Die vraag wordt best beantwoord door iemand van het ministerie. Ik heb daar een mening over, maar het blijft natuurlijk een politieke beslissing. Voor een dergelijke verschuiving moet er politieke wil zijn.

Technisch lukt het om het systeem toe te passen op personenwagens, maar er zijn natuurlijk nog zwakke punten. De installatie van een OBE vergt drie uur. Een algemene ingebruikname voor auto's noodzaakt een kortere installatietijd. Het zou zo moeten zijn dat de unit gewoon ingeplugd moet worden. Dat is een kwestie van ontwikkeling.

De vraagsteller heeft me verkeerd begrepen. Ik heb gezegd dat het aantal lege ritten verminderd is met 10 percent. Er zijn zes verschillende schadelijkheidsklassen. De afgelopen 30 maanden is er een duidelijke verschuiving van de zwaarste klassen, namelijk 1 en 2, tot 3 en 4 en zelfs tot 5. Dat betekent dat de industriële federaties ingegrepen hebben, op basis van informatie van de overheid.

De heer Pieter Huybrechts: Het systeem van kilometerheffing werd in Duitsland ingevoerd op 1 januari 2005. Wordt het wegnnet daardoor nu efficiënter gebruikt, of is het te vroeg om dat vast te stellen?

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: Die vraag verplicht me kritiek te geven op mijn opdrachtgever. Als die dat zou willen, zou ik kunnen aantonen hoe het Duitse wegnnet door het systeem belast of ontlast wordt. Op dit ogenblik trachten we de beschikbare gegevens efficiënter te gebruiken. Toll Collect is geen eigenaar van de gegevens, dat is het ministerie van verkeer. Momenteel wordt een concept uitgewerkt om Duitse universiteiten met leerstoelen Verkeer de kans te geven om de gegevens te verwerken. Zo kan bepaald worden hoe de wegen op een intelligente manier ontlast kunnen worden. Het informatiemateriaal is beschikbaar.

De heer Joris Vandenbroucke: Worden er nu meer goederen vervoerd via spoor of binnenvaart? In Zwitserland heeft de kilometerheffing geleid tot een daling van het vrachtvervoer over de weg met 14 percent op vijf jaar tijd.

Hoe lang duurt het om het Duitse systeem in andere Europese landen in te voeren? Wat is de basiskost ervan? Alleen al de intellectuele eigendom zal flink wat kosten.

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: Het ministerie van verkeer heeft een modal shift vastgesteld, maar ik kan daar geen cijfers over geven. Duitsland kent als transitland wel een stijging van het goederenverkeer. Ook de volgende vijf tot acht jaar wordt een stijging verwacht, minder in de richting noord-zuid dan in de richting oost-west. Het verkeer heeft vaak de haven van Rotterdam als bestemming. De maximumcapaciteit van de autowegen is bijna bereikt. Het vrachtvervoer via de weg zal steeds belangrijk blijven.

Om de juiste kostprijs en tijdsduur te berekenen, moet de juiste opdracht eerst duidelijk zijn. Wil de opdrachtgever een tol op autowegen? Gaat het over vrachtwagens of ook personenauto's? Andere landen zouden moeten onderhandelen met een 100 procentdochter van de Deutsche Telecom. Die heeft de marketingrechten en doet dat gemeenschappelijk met de opdrachtgever, de Duitse Staat, die ook over de intellectuele eigendomsrechten beschikt. Natuurlijk is het zo dat de Duitse staat belang heeft om de technologie niet alleen zelf te gebruiken. Heel wat voertuigen beschikken al over de technische capaciteiten, maar het is natuurlijk mogelijk om dat uit te breiden.

Vanuit het Europese perspectief zou het catastrofaal zijn als de Nederlanders bijvoorbeeld een satellietstelsel gebruiken dat incompatibel is met het Duitse stelsel. Beide landen hebben belang bij een uniforme standaard.

De heer Bart Martens: Ik heb begrepen dat de spreker erop rekent dat Europa een standaard voor de OBU's zal bepalen om te voorkomen dat elke lidstaat een eigen apparaat maakt. Wordt daar al werk van gemaakt? Zo ja, rekent Europa dan op de inschakeling van zijn eigen satellietstelsel, het Galileo-project? In welke mate is het Toll Collectstelsel compatibel met het Europese satellietstelsel in opbouw?

Duitsland is van het eurovignetsysteem overgestapt op kilometerheffing. Hebben andere eurovignettlanden interesse laten blijken om aan te sluiten bij het Duitse systeem? De spreker rekent erop dat er een verdrag, een systeem en één type OBU komt in heel Europa. Het is echter moeilijk om met 27 lidstaten overeenstemming te bereiken. Ziet de spreker heil in de zogenaamde procedure van versterkte samenwerking waarbij een kerngroep van landen dergelijk systeem invoert? De eurovignettlanden zouden die kerngroep kunnen vormen.

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: Ik verwacht dat er over vijftien jaar een eenheidssysteem zal zijn. Dat zal geleidelijk evolueren en zal bilaterale overleg vergen. Het is zelfs mogelijk dat aanvankelijk de verschillende systemen naast elkaar bestaan.

Vorige week waren de Deense minister voor belastingen en de Nederlandse verkeersminister op bezoek bij Toll Collect. Er is veel interesse, maar velen zijn zich bewust van de politieke complexiteit van een overstap van een belastinggestuurde naar een gebruikersgestuurde financiering. Het gaat niet alleen over het heffen van tol maar ook om het bestrijden van files. Dat is een andere kwestie.

De EU werkt al vier jaar aan de harmonisatie van het systeem. Er is zelfs een tijdschema. Europa wil tegen 2009 interoperabiliteit tot stand brengen. Het zal waarschijnlijk langer duren. Voor het microgolven-systeem is er nog altijd geen algemene standaard.

De heer Jul Van Aperen: De discussie is ontstaan omdat Vlaanderen een wegenvignet wou invoeren. Dat idee is afgevoerd, nu wordt er een alternatief gezocht. Het is belangrijk dat dergelijk systeem niet alleen voor vrachtwagens maar ook voor personenwagens kan gelden. Heeft de spreker een idee hoe lang het zal duren om het systeem ook bruikbaar te maken voor personenwagens? Hoe lang zal het duren eer het mogelijk is om in bepaalde gebieden hogere tol te heffen dan in andere?

Het systeem van Toll Collect was aangekondigd voor augustus 2003, maar is pas in werking getreden in januari 2005. In Oostenrijk heeft men de geplande datum, 1 januari 2004, gehaald. Bestaat er complementariteit tussen de systemen? Zijn ze op een eenvoudige manier met elkaar in verbinding te brengen?

De OBU is kosteloos maar de installatie kost 200 euro. Die moet de transporteur betalen. Is het logisch dat een transporteur die aan de Duitse staat jaarlijks zo'n 10.000 euro betaalt, toch opdraait voor de installatiekosten? De Duitse staat heeft de transportfirma's verplicht de tol te betalen en geeft daarbovenop een boete van 200 euro.

Men wil het tolsysteem ook voor regionale wegen invoeren. Op het moment dat een deelstaat vaststelt dat er te veel verkeer van de autosnelweg naar de regionale wegen afwijkt, doet hij een aanvraag om de weg in kwestie in het systeem op te nemen. Gaan de inkomsten daarvan naar de staat of naar de deelstaten?

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: De opbrengsten gaan in principe naar de Duitse staat. De tolwet bepaalt waarvoor het geld gebruikt wordt. De OBU kost inderdaad geld, maar daarom de bedrijven kunnen kiezen voor een manuele procedure. Dat systeem kost de Duitse staat 70 miljoen euro. Ik vertegenwoordig niet de Duitse staat maar wel de Duitse exploitant.

Interoperabiliteit met Oostenrijk is denkbaar en AS-

FINAC werkt er op dit ogenblik aan om haar mogelijk te maken. Ik wijs erop dat dit slechts in één richting gaat: van Duitsland naar Oostenrijk. Duitsland zal de komende jaren zeker niet aan elke snelwegopen afrit bruggen gaan bouwen. Wat ASFINAC wel doet, is bijvoorbeeld het volgende. We weten dat er 180.000 voertuigen zijn met een Duitse OBU en een Oostenrijkse GO-Box. Welnu, wij willen het systeem vereenvoudigen door mogelijk te maken dat men met één 'on-board unit' ook door Oostenrijk kan rijden. Dat is klantvriendelijker ten aanzien van de gebruiker, maar ook goedkoper voor ASFINAC.

Wat het tijdsaspect van de tol op personenvoertuigen betreft, moet men verder kijken dan een tolheffing op autosnelwegen. Ook de verdere verkeerspolitiek is van belang. Zo moet men ook gaan kijken naar de schade die door sluipverkeer wordt veroorzaakt aan het verkeerssysteem. Als men wil vermijden dat alle auto's voortaan door de binnenstad rijden, moet men ook durven vragen op welke andere wegen nog tol moet geheven worden. De vraag is verder hoe hoog de tol voor personenwagens kan zijn. Op dit ogenblik gaat men ervan uit dat dit maximaal 1 tot 3 eurocent kan zijn, terwijl zij voor vrachtvoertuigen 12,4 eurocent en in de toekomst zelfs 13,5 eurocent bedraagt. Een tol op personenvoertuigen beperken tot snelwegen, leidt volgens mij tot een catastrofe. Het eindeloze sluipverkeer zal niet te beheersen zijn.

De heer Jul Van Aperen: Stel je voor men beslist om de tol voor personenvoertuigen in heel België tegelijk in te voeren. In welk tijdperspectief is zoiets mogelijk?

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: Daarop kan ik geen antwoord geven, want het kader ontbreekt. Ik weet namelijk niet om hoeveel voertuigen en kilometers het gaat. Ik wijs erop dat men in Nederland hierover al tien jaar discussieert. Op het Duitse systeem was het eveneens lang wachten, maar het werkt goed vanaf de eerste dag.

De heer Rudi Daems: Het betoog van de heer Kirchmann wekt de indruk dat de Duitse beslissing om over te gaan tot de invoering van een tolheffing op vrachtwagenverkeer niet zozeer ingegeven was door het streven naar de vermindering van de CO₂-uitstoot, maar dat zij veeleer een beheersmaatregel is. U lijkt niet echt een voorstander te zijn van een vermindering van het verkeer, zij het van personen- of van vrachtvoertuigen.

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: U hebt blijkbaar mijn inleiding niet begrepen. Ik zei dat het systeem innovatief moest zijn, ecologische doelen dienen én fair zijn. Al tijdens de eerste stap, tijdens de welke een commissie alles voorbereidde in de jaren 1998-1999, waren die thema's erg belangrijk. Het

gaat om de zogenaamde Pellman Kommission, die haar werkzaamheden afsloot in 2000. Daarbij vormden de ecologische aspecten een wezenlijk bestanddeel. Wat wij eigenlijk gecreëerd hebben is een politiek instrument. De technische oplossing is tot meer in staat dan wat zij vandaag doet, maar dat hangt af van de totstandkoming van politieke beslissingen bij de opdrachtgever.

De heer Bart Martens: Is er op een of andere manier een compensatie gegeven aan de Duitse transportsector? Wat was het effect op zijn concurrentiepositie?

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: Er is in Duitsland een hevige discussie bezig met de federaties over een compensatie van 600 miljoen euro, maar die is tot nog toe niet gerealiseerd. Het gaat thans om 150 miljoen euro, die men zal gaan omzetten. Maar de wensen en de hoop van de federaties zijn dus niet voor honderd procent vervuld.

II. UITEENZETTING DOOR PROFESSOR GUST BLAUWENS, VOORZITTER VAN HET DEPARTEMENT TRANSPORT EN RUIMTELIJKE ECONOMIE VAN DE UNIVERSITEIT ANTWERPEN

1. Uiteenzetting

De heer Gust Blauwens: Onder economen bestaat grote eensgezindheid over de slimme kilometerheffing of, ruimer, het rekeningrijden. Allen – in de hele wereld – zijn het ermee eens dat een verfijnde heffing nodig is, die de kosten van het weggebruik aanrekent op een gedifferentieerde manier. De heffing moet dus beter bij de kosten aansluiten dan een uniforme brandstofbelasting. Als men de besteding van de opbrengsten meerekent, kan men alle nadelen van wegbeprijzing met overschot compenseren. Ook daarover bestaat bij economen een zeldzame vorm van unanimiteit.

Ik ga niet in op de argumentatie, want zij is al duidelijk begrepen door de opstellers van het voorstel van resolutie. De tekst zou wel op een aantal belangrijke punten kunnen verbeterd worden. Zo wordt in het voorstel de vraag open gelaten of men de invoering van de heffing budgetneutraal moet maken – dus compenseren door een afbouw van de vaste belastingen op het autobezit – of dat men integendeel de externe kosten ook in rekening moet gaan brengen. Welnu, vanuit het standpunt van de economen is alleen de tweede optie duidelijk. Daarom is immers het hele debat begonnen: de belastingen op het niveau van de externe kosten brengen, zodat ze die

correct weerspiegelen.

Men zou natuurlijk een tijdlang in een budgetneutraal systeem kunnen blijven, met het oog op het winnen van maatschappelijke steun voor de wijziging. Dat is in feite een vorm van de al langer bekende variabilisering: de vaste heffing wordt vervangen door een heffing per kilometer. Zoiets levert weliswaar voordelen op, maar er is geen enkele reden waarom men op lange termijn op het huidige belastingniveau voor het weggebruik zou moeten blijven, want er is geen reden om te zeggen dat dit niveau optimaal is. Economen bevelen veeleer een onversneden aanrekening van de externe kosten aan, waarbij het totale belastingniveau kan veranderen. Ik benadruk dat ik daarmee spreek in naam van 100 percent van de economen die het onderwerp echt bestudeerd hebben.

Een ander punt is dat in het voorstel wordt gezegd dat de invoering van de slimme kilometerheffing het verkeer met 15 percent zal terugdringen. Dat is natuurlijk controversieel, want afhankelijk van de berekeningswijze. Het kan 15 percent zijn maar ook 5 percent of 30 percent. Een econoom kan dat niet absoluut goed voorspellen. Daarom zegt men zoiets misschien beter niet.

Niet te onderschatten is verder het tegenargument van de sluiptwegen. Zij werken de goede werking van wegbeprijzing tegen. In theorie is dit een sterke bedreiging van het systeem: als het zo is dat het hele verkeer gewoon in stand blijft en dat dit gaat uitwijken naar sluiptroutes na de invoering van een heffing op de snelwegen, moet men grote vraagtekens zetten bij de hele operatie. Maar deze veronderstelling is zeer theoretisch. Het Franse systeem van tolheffing bestaat al 40 jaar op snelwegen, die opzettelijk parallel aan bestaande wegen zijn aangelegd. De invoering heeft geenszins tot gevolg gehad dat op de 'routes nationales' het verkeer drukker werd. De filevorming is er niet erger dan op Belgische wegen. Men mag dus de uitwijking niet overdrijven.

Bovendien kan men, als het fenomeen toch optreedt, het systeem van heffingen uitbreiden naar andere wegen. Technisch is dat perfect mogelijk, want door gps-navigatie kunnen voertuigen gevolgd worden op de kleinste wegen die ze berijden. In dit verband bepleit het voorstel de invoering van een intelligente snelheidsbeperking op de sluiptwegen. Naar mijn indruk brengt men daarmee een kwestie ter sprake die weinig met wegbeprijzing te maken heeft. De genoemde snelheidsbegrenzing is anderzijds wel om redenen van verkeersveiligheid en rijcomfort te verdedigen. Maar haar hier ter sprake brengen, bemoeit de kwestie nodeloos.

Het voorstel noemt ten slotte drie mogelijke beste-

dingen van de opbrengsten van de heffing. De eerste, de afbouw van de bestaande verkeersbelastingen, vinden de meeste economen een tamelijk onbelangrijke aangelegenheid. Zij hebben immers weinig invloed op de beslissingen van autobezitters.

De tweede is meer investeren in openbaar vervoer. Dat moet men uiteraard doen, maar er is geen reden om te zeggen dat de opbrengst van de kilometerheffing noodzakelijk naar het openbaar vervoer gaat. Ook bij de investeringen in het openbaar vervoer zou men beter eerst een kosten-batenanalyse uitvoeren en vervolgens alleen die investeringen doen die de moeite waard zijn.

De derde besteding die het voorstel noemt, is sociale herverdeling. Dat zal uiteraard nodig zijn en er zijn ook veel mogelijkheden. Eén ervan wordt te weinig genoemd. Met een kilometerheffing wordt ook de woon-werkverplaatsing belast. Voor gehuwden of wettelijk samenwonenden die op een verschillende plaats werken, moet men minstens de mogelijkheid creëren dat ten minste één van hen de betaalde heffing terugkrijgt bij de belastingaanslag. Men kan gezinnen die op één plaats wonen niet bestraffen door hen een heffing op te leggen voor twee lange verplaatsingen.

Verder kan men een aantal correcties op het vlak van de directe belastingen treffen. Zo kan men de opbrengst gebruiken om de loonlasten in het land af te bouwen. Wat mij betreft, zou deze bestemming op de eerste plaats mogen staan. De bestaande loonbelasting richt grote economische schade aan. Zij is verantwoordelijk voor de werkloosheidsval en veel andere vormen van werkloosheid.

2. Bespreking

Mevrouw Annick De Ridder: De VLD-fractie is het er niet mee eens om alle externe kosten mee te rekenen zolang men dat niet doet voor alle vervoersmodi, met inbegrip van het openbaar vervoer. De minister-president heeft in Nederland geoordeeld dat de poging om buitenlandse gebruikers te vatten, moest stilgelegd worden. Wij willen echter op dat pad voortgaan en zoeken een andere oplossing. Maar in elk geval moet de hele operatie moet voor ons budgetneutraal zijn. Het is niet de bedoeling de fiscaliteit voor de autogebruiker te verzwaren. Het is wel de bedoeling om te moduleren naar onder meer filemomenten en milieuvriendelijkheid, maar binnen de bestaande mand. De spreker vond dat de indieners de bedoeling van het rekeningrijden goed begrepen hebben, maar onze visie is heel anders.

Wat het sluipverkeer op kleine buurtwegen bij beperking tot de hoofdassen betreft, zegt Europa wel

dat men een alternatief voor de tolweg moet hebben. Men mag voorts niet compenseren voor de eigen gebruikers – al maakt Europa blijkbaar wel een uitzondering voor Duitsland. In Frankrijk bestaat een alternatief. Hoe kijkt de spreker aan tegen de mogelijkheid dat een groep niet meebetaalt doordat hij andere wegen gebruikt? Pleit hij voor een forfaitaire minimumbijdrage voor iedereen, met daar bovenop het rekeningrijden? Hoe ziet hij dat?

Voor de VLD-fractie dient het rekeningrijden om de files te beheersen en de mobiliteit te sturen. Ook milieudoelstellingen zijn mogelijk maar sociale herverdeling niet. Zij is niet tegen beperkte sociale correcties, zolang zij geen hoofddoel vormen. Een voorbeeld daarvan vormt het systeem van de derde betaler. Als bedrijven over een korf aan gebruiksrechten beschikken, zouden zij compensaties voor het woon-werkverkeer kunnen verlenen. Hoe staat de spreker daar tegenover? Gebeurde daar al onderzoek naar?

De heer Gust Blauwens: Een belangrijke misvatting is dat rekeningrijden een bedreiging zou zijn voor de Belgische vrachtrijders of het Belgische bedrijfsleven. Dat is hoegenaamd niet het geval. Zij worden wél bedreigd door de intocht van buitenlandse ondernemingen – met name Poolse – die betere concurrentievoorwaarden hebben dankzij hun lagere kosten. Als België een heffing op het weggebruik invoert, moet die betaald worden door alle vrachtrijders. De invoering van een dergelijk systeem op voet van gelijkheid is voor de Belgische vrachtrijders ver te verkiezen boven de hoge loonlasten die thans bestaan.

Mevrouw Annick De Ridder: Wij zien de discussie in het licht van een heffing voor alle gebruikers, niet alleen de transportsector.

De heer Gust Blauwens: Als men alle gebruikers van het Belgische wegennet kan laten meebetalen, inclusief de buitenlanders, die nu door ons land rijden zonder enige heffing te betalen en hier niet eens stoppen of tanken – maar wel voor veel kosten zorgen – dan brengt dit voor de Belgische economie miljarden op, die door het doorgaande verkeer betaald worden. Daarmee wordt dan een van de grootste financiële blunders rechtgezet van het Belgische vervoerbeleid van de laatste veertig jaar. De Fransen, de Zwitsers en de Oostenrijkers stelden wél heffingen in en lieten het doorgaand verkeer meebetalen. België, het transitland bij uitstek, liet die mogelijkheid 40 jaar lang liggen.

Men moet opletten dat men de heffingen op woon-werkverkeer niet gewoon teruggeeft als fiscaal voordeel voor de werkgever die de heffing aan zijn werknemer terugbetaalt. Daardoor verliest de heffing

namelijk haar sturend karakter. Zij moet ook aanzetten tot een geringer gebruik van auto's in woon-werkverkeer en een overschakeling naar openbaar vervoer.

Mevrouw Annick De Ridder: Als de werkgevers beschikken over een korf aan mobiliteitsrechten, stimuleert hen dat om met glijdende uren te gaan werken, want zij zullen dan meer werknemers kunnen belonen dan als zij zich beperken tot het compenseren van woon-werkverkeer tijdens dure spitsuren.

De heer Gust Blauwens: Ik zie niet goed waarom men op het vlak van de fiscaliteit systemen zou invoeren die de mobiliteit opnieuw gaan stimuleren.

De heer Jul Van Aperen: Buitenlanders die België met vrachtverkeer doorkruisen zouden theoretisch een eurovignet moeten aanschaffen.

Als men de invloed van een slimme kilometerheffing op de verkeersdensiteit wil bekijken, moet men ervan uitgaan dat het verkeer bestaat uit twee grote groepen: personen- en vrachtvervoer. De eerste groep zou goed zijn voor 88 percent tot 90 percent van het piek uurverkeer. In Duitsland verwacht men nog een verkeerstoename van ongeveer 40 percent, hoofdzakelijk in het vrachtvervoer. Er zullen niet snel alternatieven komen voor die snelle en flexibele vorm van bevoorrading, noch hier noch in Duitsland. Ook in Vlaanderen is het aandeel van het vrachtverkeer over de weg gegroeid tegenover dat van het spoor.

Als men 10 percent van het personenvervoer kan wegnemen, wint men dus heel wat meer dan door dat bij het vrachtverkeer te doen. Als men bovendien het bijkomende verkeer – iedereen is het eens over de verwachte groei – kan leiden langs alternatieve modi als spoor of binnenwateren, heeft men al een geweldig succes. Maar dat zal volgens mij niet vanzelf gebeuren zonder dat we meer investeren in alternatieven als openbaar vervoer voor het personenvervoer. Het komt er namelijk ook op aan dat we onze economische centra – de havens van Antwerpen, Gent, Brugge – op mobiliteitsvlak kunnen vrijwaren.

Het gebruik van de opbrengst van de slimme kilometerheffing voor de verlaging van sociale lasten, klinkt als muziek in de oren. Probleem is evenwel dat die lasten een federale materie vormen, en de slimme kilometerheffing een regionale.

De zware druk op de sector door buitenlandse transporteurs is vandaag al bezig. Men moet er maar eens op letten hoeveel transportbedrijven uit Polen, Tsje-

chië, Slowakije, Hongarije, Slovenië en nu ook al uit Roemenië op onze wegen rijden. Door de hoge loonkosten – het enige verschilpunt – krijgen onze transporteurs het zeer moeilijk. De Belgische bedrijven gaan failliet. Het denkspoor van professor Blauwens is dus juist, maar op voorwaarde dat de opbrengst gericht wordt naar de transportsector, zodat die eigenlijk zijn eigen loonlastenverlaging financiert.

De heer Gust Blauwens: Veel van wat u zegt, is juist. Veel vrachtvervoer over de weg is onvermijdelijk en niet te vervangen door spoor of binnenvaart. Het zal dan ook niet teruglopen door rekeningrijden, maar dat vrachtvervoer wordt dan ook door rekeningrijden niet bedreigd. Het vrachtvervoer over de weg waarvoor geen concurrentie is, kan immers de prijs gemakkelijk doorrekenen.

Vrachtvervoer kan wel reageren op de heffing in de keuze van het uur. 's Nachts is er nog zeer veel capaciteit op de snelwegen over. Een van de manieren om bedrijven ertoe te brengen dat zij hun magazijnen 's nachts open houden, is vervoer tijdens de piekuren overdag aanzienlijk duurder maken. Maar dan moet men dus verder gaan dan wat in Duitsland vandaag gebeurt en de heffing werkelijk differentiëren naar tijdstip.

Bovendien hebben de economen met rekeningrijden altijd in de eerste plaats de personenwagens bedoeld en niet de vrachtwagens. De reden waarom Duitsland toch met de vrachtwagens begon, is politieke haalbaarheid.

De heer Bart Martens: Professor Blauwens pleit ervoor op elk tijdstip de reële maatschappelijke kosten aan gebruikers door te rekenen, te beginnen met een scenario in het budgettaire neutrale kader van de variabilisering om uiteindelijk te komen tot volledige verrekening. Als de belasting op de inverkeerstelling wegvalt, verliest men dan ook geen enorm belangrijk sturend element voor de beïnvloeding van het aankoopgedrag? Bij aankoop hebben thans het verbruik en de milieu-uitstoot aanzienlijk minder invloed dan kleur, snelheid, kracht en imago. Zelfs mensen die wel rekening houden met kosten, kijken vooral naar aankoopkosten en veel minder naar verbruikskosten. Een differentiatie van de belasting op de inverkeerstelling zou toch kunnen zorgen voor een bijsturing van dat aankoopgedrag?

Ik denk trouwens dat autobezit automatisch tot auto-gebruik leidt. Ik denk dat de economische praktijk dit bewijst. Als men de belasting op de inverkeerstelling volledig laat wegvallen in plaats van haar milieubewust te differentiëren, ontnemt men gezinnen daarmee een rem op de aankoop van een tweede,

derde of vierde auto.

De heer Gust Blauwens: Economisten zijn het niet uitgesproken eens over de afschaffing van de vaste belastingen. Het is een secundaire aangelegenheid. Men zou ook kunnen de belasting op de inverkeerstelling in stand houden. Maar het is wel zo dat variabilisering – differentiatie naar milieukeurmerken – geen belasting op de inverkeerstelling nodig heeft. Die differentiatie kan immers ook in de kilometerheffing zitten, zoals thans in Duitsland al het geval is.

Over het toenemende gebruik door toenemend bezit – bij duurdere kilometers – bestaat geen empirische ervaring. Er werd immers nog nergens een belasting op de inverkeerstelling afgeschaft. Ik acht de stelling weinig plausibel, gezien het feit dat de kilometers duurdere worden. Daardoor gaan mensen twee keer nadenken voor ze hun auto gaan gebruiken.

De heer Bart Martens: Wat de verlaging van de loonlasten betreft, is het in de Vlaamse economie thans niet zo dat vooral het invullen van de vraag van bedrijven naar werknemers een probleem vormt? Tienduizenden vacatures raken niet ingevuld en daar zitten ook chauffeurs bij. Bedrijven worden overgenomen, niet voor hun wagenpark of klantenbestand, maar voor hun chauffeurs. Is in die context de verdere verlaging van de loonlasten een prioriteit voor de overheid?

De heer Gust Blauwens: Ik stel vast dat men vanuit zeer verschillende hoeken toch telkens weer zegt dat de werkloosheidsval een van de grootste bedreigingen is voor onze economie. Dat mensen die werken netto nauwelijks meer overhouden dan werklozen, is een zeer belangrijk probleem, dat op te lossen valt door de lasten op lonen te verminderen en het netto-inkomen te verhogen voor wie werkt. Maar ook vanuit liberale hoek wordt daarvoor gepleit. Zeker in het kader van de internationale concurrentie met bijvoorbeeld Azië is dit argument zeer geloofwaardig. Ook de groenen pleiten al decennia voor de aanwending van de opbrengst van milieubelastingen voor de verlaging van de loonlasten. Zij noemen dat een dubbel dividend. Ik concludeer dat dit een belangrijk argument is om de stelling van het voorstel te verdedigen, maar het ontbreekt er thans in.

De heer Bart Martens: Wat zijn de sociale effecten van een kilometerheffing op de inkomensverdeling, als zij niet gepaard gaat met een loonlastenverlaging, bijvoorbeeld omdat dit federaal niet haalbaar blijkt? Sommige groepen zullen immers gevrijwaard worden van de gedragsturende effecten – zij die nu van een bedrijfswagen en een tankkaart genieten – en andere niet.

De heer Gust Blauwens: Om die vraag te kunnen

beantwoorden, moet ik weten waaraan de opbrengsten dan wél worden besteed. Er is een groot verschil tussen aanwending voor de financiering van sociale uitkeringen en de afbouw van vaste belastingen in het algemeen of die op het autobezit. Maar zelfs in dat laatste geval zullen volgens mij veel verantwoordelijken voor sociaal beleid zeggen, dat de totale balans vanuit sociaal oogpunt positief is. Er wordt immers meer belasting betaald door wie veel kilometers rijdt en dat zijn meestal niet de sociaal zwakken, en minder door wie weinig kilometers rijdt en dat zijn eerder de sociaal zwakken.

De heer Joris Vandenbroucke: In het pendelplan van de Vlaamse Regering staat als doelstelling een modal shift van 10 percent in het woon-werkverkeer ten gunste van transportmodi die duurzamer zijn dan de auto. Het instrument van de beprijzing is verdeelbaar als het kan daartoe bijdragen. Maar economen lijken net te zeggen dat de effecten van het prijsbeleid inzake mobiliteit moeilijk te voorspellen zijn. Klopt dat wel? Op twee plaatsen in het buitenland slaagde de overheid er effectief om relatief snel haar doelstelling inzake modal shift waar te maken: in Stockholm en in Zwitserland. Het resultaat was respectievelijk een daling van het autogebruik voor woon-werkverkeer met 20 percent op 7 maanden tijd, en een daling van het transport over de weg met 14 percent op 5 jaar tijd. In beide gevallen investeerde de overheid zwaar in alternatieven voorafgaand aan de implementatie van het prijsbeleid.

Kunnen wij zelf ook niet door het stellen van prioriteiten én proactief maatregelen nemen, ons prijsbeleid moduleren in de richting van een aantal gewenste effecten?

De heer Gust Blauwens: Ik dacht dat u Londen als voorbeeld ging noemen. De invoering van de 'congestion charging' heeft daar een nog veel sterker effect gehad, met name een reductie van het wegverkeer in de City tot 40 percent. Daardoor rijden de bussen in Londen nu veel sneller dan vroeger. Busreizigers zijn de grootste winnaars van congestion charging.

Het openbaar vervoer ging sterk vooruit en het verkeer in het centrum liep sterk terug. Maar geen enkele econoom had kunnen voorspellen dat het verkeer in Londen met precies 40 percent ging teruglopen. Dat hangt van zeer veel zaken af. Het is absoluut niet gegarandeerd dat het effect van hetzelfde systeem in Brussel ook 40 percent zal zijn, of 30 percent of 50 percent. Ik zou daarom geen kwantitatieve doelstelling durven vooropstellen en de beoordeling van het succes van het rekeningrijden daarvan laten afhangen. Een dergelijk getal vooropstellen kan misschien motiverend werken maar is zelf ongemotiveerd.

De heer Joris Vandenbroucke: Er moet toch een

correlatie zijn tussen het investeren in alternatieven en het realiseren van de modal shift?

De heer Gust Blauwens: Natuurlijk moet ook die investering er zijn. Kilometerheffingen en rekeningrijden gaan het gemakkelijker maken om reizigers over te brengen naar het openbaar vervoer. Maar dan moeten die bussen er ook zijn en in Londen is dat het geval.

De heer Hanns-Karsten Kirchmann: Het thema acceptatie is een kritisch punt. Zo merkt men ook dat automobilisten, die vroeger in de file stonden, bewust de heffing betalen omdat ze merken dat ze er iets aan hebben. Dat bleek ook in Stockholm. Mensen zijn sneller bereid om te betalen voor de auto als ze er bewuster gebruik van maken, omdat ze ook de voordelen zien van de inkrimping van het verkeer.

De heer Eloi Glorieux: Professor Blauwens noemde één voorbeeld van sociale correctie bij de heffing, met name die voor partners die op verschillende plaatsten werken. Bestaat daar documentatie over?

De heer Jan Peumans: Het Belgische wegennet is niet te vergelijken met het Franse. Er zijn veel meer op- en afritten, wat het minder beheersbaar maakt.

Professor Blauwens stelt dat vooral politieke moed nodig is om rekeningrijden in te voeren. Maar is het geen ordinaire manier om belasting te heffen op het gebruik van wegen? De stelling van de budgettaire neutraliteit is niet houdbaar. Kijk naar hoe het wegennet er nu bijligt. Daarbij komen binnenkort nog een hoop bijkomende middelen voor de investeringen in spoor en stads- en streekvervoer.

Er werd ook gepleit voor bijkomende capaciteit in het openbaar vervoer. Maar wordt tijdens de spitsuren de top al niet bereikt? Zijn er nog uitbreidingsmogelijkheden?

België is, tot slot, een klein land. Men is er snel doorheen. Dat is niet te vergelijken met Duitsland

De heer Gust Blauwens: België is inderdaad een kleiner land dan Duitsland en heeft een zeer druk weggennet met zeer veel in- en uitritten. Maar dat is niet van belang in de berekening, wel het aantal auto's dat door een oprit gaat. Dat moet men vergelijken met de kosten van de heffing. Welnu, in een Belgische in- of uitrit passeren zeker zoveel auto's al in een Franse, ook al liggen ze dicht bij elkaar. De balans is dus even goed, ook al zijn de stukken korter. Daarom moest onze heffing niet lager zijn, integendeel. Op onze zeer drukke wegen, met veel congestie en geluidshinder, zou het veeleer normaal zijn dat ze hoger was dan in Frankrijk. We hadden dus destijds even goede of betere redenen dan Frankrijk

om de tolheffing in te voeren en het is een grote fout dat dit niet is gebeurd. Het heeft veeleer te maken met de toenmalige politieke omstandigheden bij de oprichting van de E3, die door een intercommunale gefinancierd werd.

Maar ook vandaag is noch de densiteit van het wegennet noch het aantal op- en afritten een reden om te zeggen dat de slimme kilometerheffing in België moeilijker zou zijn.

De heer Flor Koninkx: Als uw historische analyse juist is, kan men dat toch perfect met moderne elektronische middelen rechtzetten? Wij hoeven toch geen tolhuizen meer te bouwen?

De heer Gust Blauwens: Dat is juist. En ik denk dat België die vergissing moet rechtzetten. Als transitland hebben wij betere redenen dat de Zwitsers en de Oostenrijkers om het doorgaand verkeer te laten betalen voor de aangerichte schade. We moeten dat zo vlug mogelijk doen, wel in samenwerking met de Nederlanders, met internationale afspraken en compatibele systemen. Dat is een heel goed element in het voorstel.

III. STANDPUNT VAN DE SERV

1. Uiteenzetting

Mevrouw Caroline Copers, voorzitter SERV: Het forfaitaire wegvignet werd door de Vlaamse Regering naar de prullenmand verwezen, maar zij kondigde wel onderzoek naar mogelijke alternatieven aan. De SERV wilde niet aan de kant staan en overlegde intern, wat resulteerde in een aanbeveling die werd goedgekeurd door de raad op 13 juni.

Het spoor van het forfaitaire wegvignet werd onder meer verlaten vanwege bezwaren van de Europese Commissie en Nederland. De SERV treurt daar niet om want het maatschappelijke debat over betalen voor infrastructuur toonde al dat er weinig enthousiasme was voor dit vignet bij de sociale partners en andere maatschappelijke groepen. Er werden geen wezenlijke effecten verwacht inzake milieu of mobiliteit, alleen extra opbrengsten vanwege het buitenlandse vervoer.

De SERV rekent erop dat de uitvoering van de voorgenomen infrastructuurwerken daardoor niet in het gedrang komt en zij verwacht dat ook niet aangezien de Vlaamse Regering geen rekening hield met de extra middelen die nu voorlopig wegvallen. De SERV gaat ervan uit dat de komende jaren belangrijke beslissingen moeten genomen worden in verband met het prijsbeleid voor het gebruik van infra-

structuur tout court.

De sociale partners verbinden zich ertoe om een rol te spelen in de voorbereiding en de uitwerking van een alternatief voor het wegenvignet, maar niet vrijblijvend. Cruciaal is een duidelijk besluitvormingsproces met bijzondere aandacht voor de creatie van een maatschappelijk draagvlak. Ik benadruk het belang van dat laatste, dat ook blijkt uit buitenlandse voorbeelden. Vandaar ook het belang van duidelijke afspraken over aanpak en procedure.

Er zijn belangrijke lessen te trekken uit de mislukking van het wegenvignet. De Vlaamse Regering fixeerte zich ten onrechte op één instrument en onderzocht onvoldoende de alternatieven. Verder verliep het besluitvormingsproces erg gesloten. Er was nauwelijks aandacht voor mobiliteits-, economische of milieu-effecten. Met de resultaten van het door de SERV op vraag van de Vlaamse overheid georganiseerde maatschappelijke debat werd geen rekening gehouden. Er zijn ook vragen te stellen bij de juridische haalbaarheid, ik verwijs naar de opmerkingen in het kader van de Europese regelgeving. Ten slotte is er de uitdaging van de afstemming met andere gewesten.

Ik onderstreep dat alle partners ervan overtuigd zijn dat hervormingen nodig zijn. Een goed mobiliteitsbeleid vergt een geïntegreerde aanpak van domeinen en instrumenten. Binnen een dergelijke geïntegreerde aanpak zijn de bestaande belastingen en heffingen op het wegverkeer aan hervorming toe. Het debat over de hervorming moet echter opengetrokken worden naar nieuwe instrumenten. In dat verband zullen we in de eerste plaats focussen op autofiscaliteit.

De richting waarin de hervormingen dienen te gaan zijn voor de sociale partners vandaag al duidelijk. De huidige belastingen (inverkeerstelling en verkeersbelasting) bieden geen aanknopingspunt voor een omschakeling naar meer milieuvriendelijke en energiezuinige modellen. Er moet daarom dringend werk worden gemaakt van een meer verantwoorde differentiatie van de belastingsbasis naar milieu-impact en energieverbruik.

Daarnaast moet ervoor gezorgd worden dat het verkeer dat vandaag niet of onvoldoende bijdraagt voor het gebruik van de infrastructuur, voortaan ook mee betaalt voor de veroorzaakte kosten. Daarom moet gestreefd worden naar een ruimere toepassing van variabele heffingen op het autoverkeer.

De SERV doet wel geen concrete voorstellen over de instrumenten. Dat kan volgens ons vandaag nog niet. De discussie mag niet verengd worden tot enkele denksporen die vandaag op tafel liggen, zoals de slimme kilometerheffing of de Nederlandse kilome-

terprijs. Er moeten eerst nog heel wat vragen en knelpunten onderzocht en beantwoord worden, vooraleer men kan uitmaken welke concept het goede is. Het gaat hier om beleidsinitiatieven die moeten genomen worden in een periode die loopt tot 2015. Het is belangrijk dat de sociale partners mee kunnen praten over dit hele traject.

Ons voorstel van aanpak voor de voorbereiding is het volgende. De verbintenis is om binnen een redelijke termijn te komen tot een soort blauwdruk op basis waarvan beleidsbeslissingen over een alternatief kunnen genomen worden, die uiteindelijk hun uitwerking zullen krijgen in de volgende legislatuur 2009-2014.

Wij moeten daartoe zo snel mogelijk kunnen beschikken over een grondige en concrete analyse van een hele reeks modellen, voor de hervorming van bestaande taksen, heffingen en belastingen, inclusief het bekijken van mogelijke nieuwe instrumenten. De nood aan algemene, theoretische voorstellen is inmiddels voorbij. De sociale partners doen geen voorafname op de modellen, maar vragen wel dat ze alle op dezelfde, open wijze worden aangepakt.

De modellen kunnen ingedeeld worden in een drietal mogelijke scenario's. Het eerste betreft een hervorming van de bestaande belastingen zonder de invoering van nieuwe instrumenten. Daarbinnen zien wij twee basismodellen: één gebaseerd op de differentiatie van de bestaande vaste verkeersbelasting en één gebaseerd op de variabilisatie van de vaste verkeersbelasting door verhoogde accijnzen op brandstoffen.

Het tweede scenario betreft tolheffingen en kilometerheffingen, waarbij ook de buitenlandse voorbeelden moeten bestudeerd worden. Het eerste model binnen dat scenario is de stedelijke tolheffing gekoppeld aan een strenger parkeerbeleid, zoals in Londen, Rome en Stockholm. In het Verenigd Koninkrijk wordt overigens een Local Transport Bill voorbereid, die tegelijk mikt op de versterking van het openbaar vervoer en lokale initiatieven inzake 'road pricing'. Ook Nederland onderzoekt een kilometerheffing in Amsterdam.

Het tweede model binnen het tweede scenario betreft tolheffingen voor de aanpak van infrastructurele knelpunten. Het derde kan gaan over de invoering van een kilometerheffing die uitsluitend gedifferentieerd is naar energieverbruik en milieukeurmerken van voertuigen. Ten slotte is er het model van de invoering van een gebiedsdekkende kilometerprijs.

Het derde scenario is dat van de verhandelbare mobiliteitsrechten, wat ook vanuit wetenschappelijke

hoek meer en meer wordt verdedigd.

Voor elk model moeten op vergelijkbare basis een aantal concrete effecten worden onderzocht. De lijst is te vinden in onze aanbeveling. Voor ieder model moet voorts duidelijkheid komen over de technische mogelijkheden en beperkingen met het oog op een toepassing voor 2015, de juridische mogelijkheden en beperkingen, de aanwending van de opbrengsten, en de knelpunten en vereiste acties in verband met het maatschappelijke draagvlak. De analyse moet worden uitgevoerd in functie van een referentiescenario waarin duidelijk staat aangegeven wat de status is van andere mobiliteits- en infrastructuurmaatregelen.

De SERV ziet dit open proces in drie grote stappen en met een duidelijke timing. Eerst moet een intergewestelijke technische taskforce worden opgericht met als praktische taak op korte termijn een vergelijkbare analyse van de verschillende modellen te maken, door de Belgische en buitenlandse knowhow samen te brengen. De werkgroep zou moeten starten in het najaar 2007 en met zijn studieverslag klaar zijn eind 2008.

In de tweede stap speelt de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) een belangrijke rol, met als dubbele opdracht de organisatie van een ruime consultatie en debat, maar ook intern overleg tussen de sociale partners en de overige leden van de MORA over het rapport van de taskforce met het oog op de creatie van een draagvlak.

Tijdens de derde fase worden de resultaten van dat overleg in de loop van 2009 gepresenteerd aan het Vlaams Parlement en de regering, zodat ze mee als basis kunnen dienen voor verdere beleidsdiscussie en besluitvorming.

2. Bespreking

De heer Jan Peumans: In de tekst van de SERV wordt het wegenvignet deskundig met de grond gelijk gemaakt. Jammer dat de minister er niet meer is. De SERV haalt fors uit naar de aanpak van het wegenvignet maar stelt in zijn aanbeveling toch weer voor om alle bestaande modellen te gaan analyseren. Ik begrijp dat niet. Er is voldoende materiaal beschikbaar, ook Europees. Uit het brede maatschappelijke debat vallen heel duidelijke conclusies te trekken. Ik denk dat men nu al weet welke richting men uit wil. Zoveel keuzes zijn er trouwens niet. Waarom moet er weer een nieuwe vergelijkende analyse gemaakt worden?

Tot slot moet u duidelijk aangeven wat u, in het geval van stedelijke tolheffingen en strenger parkeerbe-

leid, gaat doen met de opbrengst. Gaat die naar de stedelijke gebieden zelf of blijft die bij de Vlaamse overheid?

Mevrouw Caroline Copers: Wij hebben het aanvoelen dat wat we vandaag weten niet per se bruikbaar en vergelijkbaar is. De reden van onze kritiek is dat de Vlaamse overheid ons een heel maatschappelijk debat tussen alle stakeholders liet organiseren en dan geen rekening hield met wat er uitkwam.

De heer Etienne Poelvoorde, opdrachthouder SERV: De SERV betwist formeel dat haar voorstel een herhaling zou zijn. De analyses die wij vragen zijn er niet. Een snel overzicht (de zogenaamde quickscan) van een aantal buitenlandse voorbeelden geeft geen antwoord op de zeer concrete vragen van de sociale partners over de effecten van de invoering bij ons. Een voorbeeld: als wij hier een kilometerheffing invoeren naar Nederlands model, dus gedifferentieerd naar tijd en plaats, wat zullen dan de tarieven zijn? Wat zullen de effecten van die gevarieerde tarieven zijn op landelijke en stedelijke zones binnen de regio? Zonder antwoord daarop loopt het complot mis met het draagvlak.

De SERV stelt verder vast dat in andere landen meer intens gediscussieerd wordt over lokale initiatieven voor 'road pricing'. Bij ons is dat afwezig. Daarom vragen wij dat op te nemen in de analyse, zonder een voorafname te doen. Daarom zeggen wij nog niets over de besteding van de opbrengst. In Groot-Brittannië zegt men bijvoorbeeld: zolang we geen bevredigende resultaten kennen van de Local Transport Bill stappen we niet over naar een nationaal systeem voor kilometerheffing.

De heer Jan Peumans: Ik heb in alle voorgaande besprekingen beaamd dat de quickscan geen goede analyse was. Het brede maatschappelijke debat dat de SERV organiseerde, heb ik ook nooit in twijfel getrokken. Wat ik wel bedoel is dat er in het buitenland reeds enorm veel studiemateriaal voorhanden is over alle mogelijke systemen. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de studiedienst van Verkeer en Waterstaat in Nederland. Ook in Vlaanderen werd al een half miljard uitgegeven aan multimodale modellen. Er is er een voor elke provincie. Ik wil niet dat men opnieuw gaat studeren om uiteindelijk tot de conclusie te komen dat men misschien helemaal niets gaat doen.

De heer Carl Decaluwe: Ik ondersteun de analyse van de heer Peumans volledig. Van bijkomend onderzoek en bijkomende analyses word ik ongelooflijk nerveus. Ze kosten bakken geld en de meeste dingen zijn er al. Het afblazen van het wegenvignet acht de SERV niet problematisch, maar ondertussen verloren we wel al honderden miljoenen euro's aan

inkomsten van het buitenlandse transitverkeer. De tekst van de SERV toont andermaal aan hoe slecht dit door de minister is aangepakt.

Er moet uiteraard een maatschappelijk draagvlak zijn, maar de sociale partners dragen daarin een verantwoordelijkheid. Ik las veel verklaringen die het wegvignet als bijkomende fiscaliteit verwierpen, terwijl in het regeerakkoord duidelijk stond dat het fiscaal neutraal zou zijn. Met dergelijke onjuiste verklaringen heeft men het maatschappelijke draagvlak ondergraven en daarvan hebben sommigen politiek gebruik gemaakt. Daaruit kunnen lessen worden getrokken.

Van de drie scenario's is er volgens mij maar een haalbaar. Realisme vereist dat we een scenario uitwerken binnen onze bevoegdheden. Wie federale belastingen wil variabiliseren, wens ik veel succes in de onderhandelingen, want dat heeft enorme consequenties zoals voor de Financieringswet enzovoort. Het tweede scenario valt wel volledig binnen de Vlaamse bevoegdheden, maar wat verstaat de SERV juist onder het begrip stedelijke tolheffing? Het kan niet de bedoeling zijn de ene stad tegen de andere te laten opbieden of dat de Vlaamse Regering bijpast voor een specifieke stad.

De heer Etienne Poelvoorde: De SERV betwist dat wat zij voorstelt, al zou bestaan. Dat is niet waar. Ik daag iedereen uit het tegendeel te bewijzen. Nederland beschikt inderdaad over heel veel resultaten van buitenlandse voorbeelden. Maar de commissie-Nouwen liet ook een tiental modellen analyseren op hun concrete effecten bij toepassing in Nederland. Over zoiets beschikken wij niet op dit ogenblik. Daarom kan ook nu nog geen debat gevoerd worden met het maatschappelijke middenveld.

De stedelijke tolheffing verloopt volgens de bekende technische formules van een verblijfsheffing of een cordonheffing. Belangrijk is dat men daar op een overkoepelend niveau, nationaal of regionaal, een kader creëert. Wij willen dat dit niet van tevoren wordt uitgesloten maar integendeel meegenomen in het debat.

Wij erkennen het probleem van de bevoegdheden maar willen niet dat het debat verengd wordt tot de Vlaamse. Als men een systeem wil met afstemming in Beneluxverband zal men hoe dan ook afstemming met de andere gewesten moeten nastreven. Daarom houden wij een pleidooi voor een gemeenschappelijke technische basis. Wij kunnen bijvoorbeeld niet overgaan van eurovignet naar een kilometerheffing voor het vrachtvervoer op louter Vlaams niveau.

De heer Carl Decaluwe: Om te vermijden dat we wachten op Godot, pleit ik ervoor dat we beginnen

met een zeer eenvoudig systeem, dat geld genereert terwijl we de rest uitbouwen en Europees aftoetsen. Milieuvriendelijkheid en grootte van de wagen zijn weliswaar belangrijk, maar men moet vermijden dat men het direct zo ingewikkeld maakt dat het resultaat nul is.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik ben het niet eens met de opmerking over het maatschappelijke draagvlak. Dat was twee jaar lang goed voorbereid en is vervolgens jammerlijk afgeschoten door de minister-president en de noorderburen.

Sommige scenario's van de SERV zijn achterhaald. Zo kan de differentiatie van de bestaande belastingen volgens mij hoogstens in een overgangsfase, want op termijn zal men hoe dan ook naar een gedifferentieerde vorm van rekeningrijden gaan. Ik pleit er verder voor om de stedelijke tolheffingen en het strengere parkeerbeleid als onderdeel van het geheel te bekijken. We moeten juist afzien van verschillende tolsystemen die naast elkaar bestaan.

Zal het draagvlak niet vergroten als de heffing – die volgens de VLD-fractie budgettair neutraal moet zijn ook al kan men binnen het fiscale pakket moduleren – of een substantieel deel ervan opnieuw in infrastructuur wordt geïnvesteerd? Investeren in sociale uitkeringen lijkt mij zeer vergezocht.

De heer Etienne Poelvoorde: Wij willen niet op voorhand uitmaken wat het draagvlak zal bepalen. Dat moet juist blijken uit de voorgestelde analyses. Daarbij gaat het niet zozeer om budgettaire neutraliteit als wel om een duidelijk en nauwkeurig inzicht in kosten en baten. Het is niet de bedoeling in de praktijk verschillende systemen naast elkaar te ontwikkelen. Wel willen wij met de analyses de mogelijke effecten van de verschillende modellen naast mekaar zien. De formules van de voorgenomen hervorming van de bestaande verkeersbelastingen zit er ook in omdat die volgens ons moet meegenomen worden in het proces dat uitgespreid wordt over de hele periode tot 2015, waarbij ook de eventuele overgang naar een ander systeem bekeken wordt.

Mevrouw Annick De Ridder: Studies uit het buitenland tonen aan dat mensen meer geneigd zijn om te betalen als zij zien waarin die opbrengsten nadien worden geïnvesteerd. Beamt u dat?

De heer Etienne Poelvoorde: Dat klopt. En ook als zij de effecten voor hun gemeenschap zien. In Londen werd goodwill gecreëerd door de investeringen in openbaar vervoer maar ook door de positieve effecten op de leefbaarheid van de stad. De analyses moeten stof bieden om mensen te overtuigen van de voor- en nadelen van systemen. Op dit ogenblik ont-

breken die gegevens.

De heer Bart Martens: De analyse van de SERV van het Vlaamse wegvignet is hard. We moeten ook niet verhelen dat de Vlaamse Regering hier faalde, maar het is goedkoop om dat in de schoenen van de minister van Mobiliteit te schuiven. Het instrument werd immers op vraag van CD&V in het regeerakkoord opgenomen en dat werd door de minister loyaal uitgevoerd. Van de door de minister-president beloofde alternatieven hebben wij nog niets gezien. Maar beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald, zoals het spreekwoord zegt.

We moeten nu alle beleidsscenario's zonder a priori's afwegen. De collega's die nu beweren dat er al genoeg gestudeerd is en dat men genoeg weet om een instrument naar voren te schuiven, zijn dezelfde die destijds voor het wegvignet pleitten.

De heer Jan Peumans: Ik citeerde uit het rapport van de SERV.

De heer Bart Martens: Ik heb er geen probleem mee dat men de effecten van bepaalde scenario's nog verder wil bestuderen, maar we mogen ook de vis niet in het water verdrinken. Het Vlaams Gewest kan nu al, bij voorkeur in samenspraak met de andere gewesten en de federale overheid, een aantal no-regretmaatregelen nemen, zoals bijvoorbeeld de differentiatie van verkeersbelastingen in functie van milieukarakteristieken in de plaats van fiscale pk's. Dat kost vijf minuten politieke moed en levert gegarandeerd milieuresultaat op zonder iets extra te kosten. Idem voor een verdere variabilisering door de wegentaks te vervangen door een accijnsverhoging in een budgettair neutraal perspectief. Ook dat zal zeker een gedragsturend effect hebben en laat tegelijk alle opties voor de toekomst open. Waarom pleit de SERV niet voor een dergelijke fasering? Waarom moeten we eerst nog jaren wachten?

In de scenario's van de SERV ontbreekt een visie op wat er moet gebeuren met de opbrengsten van de systemen. Nochtans kan dat bepalend zijn voor de effecten. Verder wordt er in de kilometerheffingsscenario's altijd uitgegaan van vracht- én personenvervoer. Waarom bekijkt de SERV niet de scenario's waarin beide apart worden genomen en bijvoorbeeld voor vrachtvervoer veel sneller en met veel lagere operationele kosten een kilometerheffing wordt ingevoerd? De honderdduizenden personenwagens in ons land hebben immers nog geen on-board unit, maar de extra kosten voor het inbouwen daarvan zullen maatschappelijk weinig opleveren als men voor een platte kilometerheffing voor personenwagens kiest. Toch doet de SERV dat. Waarom?

De SERV stelt een intergewestelijk studiesyndicaat

voor. Moet ook de federale overheid niet betrokken worden? Een kilometerheffing kan gepaard gaan met een verlaging van accijnzen. De SERV gaat uit van ongewijzigde accijnzen, wat voor heel wat maatschappelijke weerstand zal zorgen en voorbijgaat aan het principe van de correcte toerekening van de maatschappelijke kosten die de weggebruikers veroorzaken. Het komt er nochtans op aan om rationeel gebruik van schone wagens te belonen en ondoordacht gebruik van vuile of verslindende wagens te bestraffen. Waarom wil de SERV de slimme kilometerheffing niet combineren met een accijnsverlaging, zoals ook in Nederland wordt voorgesteld?

De heer Etienne Poelvoorde: Het is zeker niet onze bedoeling de vis te verdrinken. Daarom stellen wij een concreet en duidelijk tijdschema voor. Het klopt wellicht dat een aantal maatregelen snel kunnen gerealiseerd worden en geen onomkeerbare situatie creëren, maar de sociale partners kozen er toch voor om alles naast elkaar te zien en het is nu eenmaal zo dat sommige aspecten federaal zijn.

De aanwending van de opbrengsten laten wij inderdaad open. Zij moet mee voorwerp uitmaken van de analyses. Ik ben mij bewust van het feit dat de verschillende sporen niet zonder resultaat blijven voor de modellen, maar de sociale partners wilden nog geen keuze maken. Of de kosten van de invoering van de platte kilometerheffing voor personenwagens niet in verhouding zijn tot de baten, zal eveneens moeten blijken uit de analyse van de effecten. De hypothese van de heer Martens zou kunnen bevestigd worden, maar wij willen daar niet op vooruitlopen.

Wij zien een coördinerende rol voor de federale overheid in het studiesyndicaat. De combinatie van een slimme kilometerheffing met accijnsverlaging is een mogelijkheid die ik wil open laten. Er zijn goede argumenten voor. De SERV sluit dat niet op voorhand uit.

De heer Bart Martens: Het open besluitvormingsproces waar u voor pleit, moet ook slaan op de mogelijke scenario's die onderzocht worden, in de plaats van bij voorbaat een keuze naar voren te schuiven. Ook over de beleidspakketten moet al een maatschappelijk debat worden gevoerd. Net als bij de milieueffectrapportage zijn twee fasen nodig in het maatschappelijke debat, voor en na de resultaten van dat rapport.

IV. STANDPUNT VAN DE MINARAAD

1. Uiteenzetting

De heer Jan Turf: Ik spreek hier als voorzitter van

de werkgroep in de Minaraad en niet namens de Bond Beter Leefmilieu (BBL), in naam waarvan ik Minaraadslid ben. De Minaraad boog zich in 2005 over de slimme kilometerheffing, maar zijn visie is nog steeds actueel. Er is sindsdien op het terrein immers niet veel gewijzigd.

Er werd toen beslist om de bestaande studies over het onderwerp te inventariseren en die opdracht werd uitgevoerd door de adjunct van de directeur, Anneleen De Smedt. Op basis van die studie keurde de raad een oriëntatienota goed, dat wil zeggen een nota op hoofdlijnen die de leden niet bindt maar aangeeft in welke richting zij denken.

Een van de uitgangspunten van de Minaraad in deze is dat een gedragsturend economisch instrument cruciaal is voor een policy mix om tot een volwaardig push-pullbeleid te komen. In de studie is op zoek gegaan naar de systemen die de grootste baten bieden op drie domeinen: mobiliteit, sociale aspecten en milieu. Er was weinig discussie over de conclusie, die er eenduidig op wees dat een slimme kilometerheffing de beste keuze is uit de bestaande mogelijke modellen.

Transport is goed voor ongeveer 17 percent van onze CO₂-emissies, en tegelijk de snelst groeiende sector ervan. Daarnaast zijn er de emissies van fijn stof en NO_x. De baten van een slimme kilometerheffing zijn daarom terug te vinden op diverse milieugerelateerde domeinen.

De externe kosten van het verkeer zoals de marginale externe kosten van ongevallen, van congestie, geluid, luchtverontreiniging enzovoort, variëren sterk afhankelijk van plaats en tijd. Daarnaast is het zo dat een dieselmotor meer fijn stof verspreidt dan een benzinemotor. De impact van een vrachtwagen is ook anders dan van een personenwagen. Omdat plaats en tijd een belangrijke rol spelen, is geopteerd voor een model dat plaats en tijd als slimme factoren beschouwt.

De voorgestelde slimme kilometerheffing varieert afhankelijk van plaats en tijd, en de milieukeurmerken van het voertuig. Studies tonen aan dat de mogelijkheid bestaat om het rijgedrag in rekening te brengen en te beïnvloeden. Wij willen deze slimme kilometerheffing zowel voor vrachtwagens als voor personenwagens invoeren. Als enkel vrachtwagens een slimme kilometerheffing moeten betalen, zal de maatschappelijke en ecologische winst veel beperkter zijn. Het is aangewezen deze heffing in twee fases in te voeren. Belangrijk is dat de slimme heffing geldt op het volledige Belgische wegennet om ontwijking te verhinderen.

Wat verwachten wij van de slimme kilometerhef-

ting? Gedragsturing biedt mogelijkheden op het vlak van mobiliteit. Nederlandse studies geven aan dat een reductie van het aantal voertuigkilometers tussen 15 en 25 percent mogelijk is. Dat is echter moeilijk in te schatten. Ik denk dat we deze Nederlandse cijfers niet zomaar mogen omzetten. Ze geven wel aan dat er potentieel in zit. We mogen ons er niet op vastpinnen.

De slimme kilometerheffing kan volgens studies ook leiden tot een toename met tien percent van de bezetting van de personenwagens. De heffing kan ook leiden tot een hogere beladingsgraad van de vrachtwagens. Dat is een rationalisering als gevolg van het prijseffect.

De slimme kilometerheffing kan ook tot een modal shift leiden. In het personenvervoer verwacht men een overstap van de wagen op het openbaar vervoer. Binnen het vrachttransport is er nog altijd ruimte voor een modal shift. Ik beweer niet dat het vrachttransport van de wegen moet verdwijnen, maar er is nog ruimte om de verschillende vervoersmodi optimaler en rationeler in te zetten.

De slimme kilometerheffing zal tot minder congestie leiden. Indien wordt ingespeeld op een veiliger rijstijl, kan ook op dat punt maatschappelijke winst geboekt worden. Ik denk dat we ons aan een verschuiving naar milieuvriendelijker voertuigen en rijgedrag kunnen verwachten. Studies wijzen op een potentiële reductie van de CO₂-uitstoot van ongeveer 15 percent. De uitstoot van fijn stof kan met 20 percent dalen. De NO_x-emissies kunnen met 40 percent dalen.

De slimme kilometerheffing is bovendien een sociale maatregel. Mensen die over weinig middelen beschikken, rijden vaak minder kilometers. Twintig percent van de bevolking heeft nog altijd geen auto. Een aantal mensen heeft er geen uit overtuiging, maar een groot deel van die groep kan zich geen auto permitteren. Zij winnen.

Sociaal zwakkeren wonen vaak in goedkope huizen langs verkeersassen. De slimme kilometerheffing zal hun gezondheid gunstig beïnvloeden. Bovendien bestaat de mogelijkheid dat het aantal mensen dat een auto bezit, stijgt. Wij vinden dat niet a priori negatief omdat het sociaal zwakkeren ten goede kan komen. Wij hebben niet onderzocht of een slimme kilometerheffing tot een derde gezinswagen leidt. Dat aspect moet zeker in rekening gebracht worden.

Wij zien twee mogelijkheden om de slimme kilometerheffing budgettair te realiseren: kostendekkend of budgetneutraal. De eerste mogelijkheid is een kilometerheffing met extra verhoging om externe kosten zo veel mogelijk te dekken. Dat is de interessantste

optie vanuit milieuoogpunt. Externe kosten worden geïnternaliseerd wat zal leiden tot rationeler rijgedrag. Deze optie zal het maatschappelijke draagvlak wellicht kleiner maken.

De tweede mogelijk bestaat erin de budgetneutraliteit zowel in het vervoerssegment als breed te bekijken. Er is al gesuggereerd om de inkomsten uit de kilometerheffing af te trekken van de personenbelasting. In dat geval kan toch winst geboekt worden omdat in een eerste fase de buitenlandse vrachtvervoerders en in een latere fase het buitenlandse personentransport mee zal betalen. Om dat op een coherente manier te doen, moeten we de volledige verkeersbelasting bekijken maar dan botsen we op de staatsstructuur.

De opbrengst is afhankelijk van de keuze voor een budgetneutrale oplossing of voor een maximale internalisering van de externe kosten. De opbrengst wordt ook bepaald door de fase waarin we zitten.

In een eerste fase na de invoering zal de impact op het gedrag beperkt zijn. De inkomsten zullen sterk stijgen. Pas wanneer men het merkt aan de uitgaven, zal men zijn gedrag aanpassen. In die fase zal het aantal gereden kilometers omlaag gaan en zullen de inkomsten dalen en stabiliseren. Er zijn ook onzichtbare opbrengsten doordat kosten vermeden worden.

Er zal en moet een debat gevoerd worden over de mogelijkheid om opnieuw te investeren. We zijn van oordeel dat men in duurzame mobiliteit moet herinvesteren. We moeten de toegang tot en de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren. Wie uit economische overwegingen wil overstappen op het openbaar vervoer, moet het vinden en tot het besef komen dat hij het al jaren geleden had moeten doen omdat trein en bus comfortabel en snel zijn.

Uit een studie blijkt dat men met de inkomsten de sociale lasten kan verlagen of de sociale uitkeringen kan verhogen. Afhankelijk van het gehanteerde model, komen we tot verschillende resultaten. Beslist men de sociale uitkeringen te verhogen, dan zullen de baten voor de sociaal zwakkeren meer toenemen. Beslist men de sociale lasten te verlagen, dan komt de middenklasse er het slechtste uit. De minder en de meer goedgevoelden hebben meer belang bij deze maatregel. Wij raden aan de investeringsdoelen gefaseerd te plannen.

De flankerende maatregelen vormen het laatste aspect. Maatschappelijk relevante beslissingen vereisen een breed maatschappelijk draagvlak. Het is daarom belangrijk dat duidelijk wordt uitgelegd wat externe kosten precies zijn. Ze moeten duidelijk in kaart gebracht worden zodat men weet dat ze variëren afhankelijk van plaats en tijd. Men moet de logi-

ca achter de benadering snappen. Het is belangrijk dat men weet dat deze maatregel bijdraagt aan de oplossing van een aantal andere milieuproblemen. Een ander element is de besteding van de opbrengsten. Men moet de opbrengsten besteden op een manier die rekening houdt met het maatschappelijke draagvlak.

Er zijn een aantal maatregelen die volgens ons overwogen dienen te worden. Men kan de modal shift in het personenvervoer bevorderen door kwaliteit en aanbod van het openbaar vervoer te bevorderen. Men kan mobiliteitscheques invoeren en de kwaliteit van de fietspaden verbeteren. Men kan de modal shift in het goederenvervoer eveneens bevorderen door multimodale terminals aan te leggen. Het beleid speelt onvoldoende in op het potentieel. Men dient de spoorlijnen te optimaliseren.

Voorts kan men carpooling en autodelen bevorderen. Men kan in het kader van de bedrijfsmobiliteitsplannen stappen vooruit zetten met de bestaande initiatieven. Aangezien de toestand op de landelijke wegen zal verbeteren door een gedifferentieerde heffing, moeten we flankerende maatregelen nemen die vervoer door dorpskernen ontraden.

Op lange termijn moet het mobiliteitsbeleid een integraal deel worden van ruimtelijke ordening. Belangrijk is de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. We moeten vermijden dat mensen alleen met de auto naar hun werk kunnen.

2. Bespreking

De heer Flor Koninckx: Een slimme kilometerheffing moet inderdaad op het volledige wegennet gelden. Professor Blauwens is echter van oordeel dat zulks niet nodig is. Waarop zijn beide tegengestelde stellingen gebaseerd?

De heer Jan Turf: Als we enkel een slimme kilometerheffing invoeren op snelwegen, zal een deel van het vrachtverkeer gebruikmaken van secundaire wegen.

Mevrouw Anneleen De Smedt, adjunct van de directeur: Experts en studies spreken elkaar tegen. De Quickscan zegt dat wie het wegennet belast met een kilometerheffing het volledige wegennet moet belasten om sluipverkeer te vermijden. Er zijn nog studies die daarop wijzen. Ondanks de tegenstrijdige meningen, pleit de Minaraad voor een invoering op het volledige wegennet.

Mevrouw Annick De Ridder: Een van de opmerkingen van de EU is dat we geen wegvignet mogen invoeren voor het volledige wegennet. De over-

heid moet iedereen twee mogelijkheden aanbieden: betalen of niet betalen. Wat als de EU niet akkoord gaat met een slimme kilometerheffing op het volledige wegennet? Moeten we dan compenseren door de forfaitaire belastingen af te schaffen en rekeningrijden alleen maar op de hoofdwegen toepassen? Dat zal leiden tot sluipverkeer en ervoor zorgen dat een deel van de bevolking niet mee betaalt.

Mevrouw Anneleen De Smedt: De recentste euro-vignetrichtlijn bepaalt dat deze richtlijn bedoeld is voor het hoofdwegennet. Elke lidstaat is vrij extra maatregelen in te voeren zoals stedelijke heffingen, kilometerheffingen op het lagere wegennet.

Mevrouw Annick De Ridder: Dat staat haaks op het informele advies van de Europese Commissie.

Mevrouw Anneleen De Smedt: Het is een informeel advies.

De heer Eloi Glorieux: Na een analyse van de effecten is de slimme kilometerheffing de meest voordelige oplossing. Deze oplossing haalt de beste score op de verschillende parameters. De SERV pleit voor een omvattende studie van de verschillende systemen. Ik veronderstel dat de Minaraad deze studie heeft gemaakt.

De heer Jan Turf: Ik beweer niet dat wij de studie gemaakt hebben die de SERV vandaag voorstelt. Ons rapport bevat een schema met de voordelen van de diverse systemen. Uit dat schema blijkt dat enkel de slimme kilometerheffing op al deze parameters scoort. De andere systemen scoren op een aantal parameters niet. Dat is niet onlogisch omdat deze systemen niet variëren naar plaats en tijd. Bijkomend onderzoek is echter nog nodig.

De heer Joris Vandenbroucke: In een prijsbeleid moeten we voldoende parameters kunnen differentiëren: plaats, tijd, milieu, voertuig enzovoort. De parameter rijgedrag is nieuw. Hoe definieert men die parameter? Zijn er buitenlandse voorbeelden?

De heer Jan Turf: Er zijn systemen voor. Technisch is dat mogelijk. De vraag is of het realistisch is. Het is bijvoorbeeld technisch mogelijk te meten hoe snel iemand van 0 naar 100 kilometer per uur accelereert. Wie ecologisch en dus rustig rijdt, merkt dat nu aan zijn brandstofverbruik. Het is mogelijk iemand die ecologisch en rustig rijdt, een voordeel toe te kennen.

De heer Flor Koninckx: Dat is het systeem van de black box die alle bewegingen registreert.

De heer Joris Vandenbroucke: Het aantal personenkilometers is tussen 1999 en 2005 in Vlaanderen

gestegen met 25 percent. Sedert 2000 voeren we nochtans een offensief openbaarvervoerbeleid. Tussen 2000 en 2005 is het aandeel van auto en motor in het aantal personenkilometers gedaald van 91 tot 89 percent. Het aandeel van het openbaar vervoer is gestegen van 2 tot 4 percent. Zijn marktaandeel stijgt met 50 percent.

Er is een potentieel. Maar de voorspelde daling tussen 15 en 25 percent is gigantisch tenzij vooraf enorm geïnvesteerd wordt in openbaar vervoer. Om een modal shift te realiseren moet men investeren in alternatieven alvorens gebruik te maken van het prijsinstrument. In welke mate biedt het openbaar vervoer alternatieven om te vermijden dat mensen de invoering van een slimme kilometerheffing financieel zwaar voelen?

Mevrouw Anneleen De Smedt: De reductie van de voertuigkilometers zal niet alleen door extra openbaar vervoer gecompenseerd worden. Mensen zullen bijvoorbeeld vaker naar de winkel fietsen of wandelen. Ongeveer 40 percent van mensen woont op minder dan 5 kilometer van zijn werk. Het fietspotentieel is groot.

Vijftien percent geeft een tendens en een richting aan. Het komt uit een Nederlandse simulatie voor 2008 en werd getoetst aan een andere simulatie voor 2020. Ik vermoed dat 15 percent haalbaar is dankzij de combinatie van fiets en openbaar vervoer. We zullen we moeten investeren in het openbaar vervoer om de missing links weg te werken.

De heer Jan Turf: Belangrijk is dat we onze wagen vaak gebruiken voor verplaatsingen van minder dan vijf kilometer. Op dat vlak is het potentieel groot. Ook op het vlak van het woonwerkverkeer is een belangrijke rationalisering mogelijk. Een aantal spoorlijnen heeft bijvoorbeeld het verzadigingspunt bereikt. Men denkt na over de splitsing van bepaalde lijnen. Het potentieel is niet overdreven als alle factoren in rekening worden genomen.

De heer Rudi Daems: Er zijn twee mogelijkheden om de budgettaire impact neutraal te houden. Neemt de Minaraad liever geen standpunt in? Externe kosten maximaal doorrekenen levert voordelen op. Belangrijke voorwaarden zijn uiteraard differentiatie en sociale correcties.

De heer Jan Turf: De externe kosten maximaal doorrekenen zal de grootste winst opleveren. We moeten de objectieve voordelen echter afwegen tegenover het maatschappelijke draagvlak. Als het maatschappelijk draagvlak ondermijnd wordt, eindigen we misschien met niets.

Puur rationeel gezien levert een maximale internali-

sering van de externe kosten de grootste winst op.

De heer Jan Peumans: Ik feliciteer mevrouw De Smedt met haar grondige studie. De Minaraad kiest duidelijk voor de slimme kilometerheffing. De Minaraad wijst tegelijk op de noodzakelijke randvoorwaarden.

In de vergelijkende analyse die de SERV voorstelt, heeft men het over de commissie-Nouwen. De commissie-Nouwen bepaalt duidelijk wat men moet doen om de vooropgestelde milieu-effecten te halen.

De Minaraad doet duidelijke uitspraken waarmee we rekening moeten houden in onze politieke overwegingen.

V. STANDPUNT VAN DE TRANSPORTFEDERATIES (SAV, FEBETRA EN UPTR)

1. Uiteenzettingen

De heer Philippe Degraef, Febetra: Aangezien een dracht ook op Vlaams niveau macht maakt, hebben Febetra, SAV en UPTR beslist een kartel te vormen.

Eind de jaren tachtig wil Duitsland een vignet invoeren voor het zwaar verkeer. Met zwaar verkeer bedoelt men vrachtwagens en combinaties met een maximaal toegestane massa van meer dan 12 ton. De zogenaamde Strassenbenutzungsgebühr botste op heel wat verzet omdat het enorm duur was: 180.000 Belgische frank voor voertuigen van 40 ton. Duitsland heeft dat plan uiteindelijk moeten afvoeren. Duitsland kreeg geen toelating van Europa al was er toen nog geen echt Europees kader.

Duitsland bracht de bal aan het rollen. In januari 1995 hebben de Beneluxlanden, Duitsland en Denemarken beslist een gemeenschappelijk vignet of Eurovignet in te voeren. Zweden heeft zich daarbij aangesloten toen het lid werd van de EU. Duitsland is er later uitgestapt toen het met een ander systeem begon.

In het Eurovignet geldt de vignetplicht voor voertuigen met een maximaal toegestane massa van meer dan 12 ton die duidelijk bestemd zijn voor het vervoer van goederen. Voertuigen bestemd voor het vervoer van personen vallen niet onder de vignetplicht.

Het is een tijdsgebonden gebruiksrecht. Het geeft het recht om een bepaalde wegeninfrastructuur, in principe autosnelwegen en gelijkgeschakelde N-wegen, te gebruiken gedurende een bepaalde tijd, een dag, een week, een maand of een jaar. Er zijn verschil-

lende tariefcategorieën die variëren al naargelang het aantal assen van het voertuig of van de combinatie. Er is een eerste categorie tot en met drie assen, een tweede categorie van vier assen en meer.

Het varieert ook in functie van de euronorm, zeg maar de milieuvriendelijkheid van het voertuig. Daar zijn er drie categorieën: euro 0 en euro 1 en euro 2, 3, 4 en 5 vormen samen de derde categorie. Een aantal jaren geleden heeft Duitsland beslist om uit het eurovignetsysteem te stappen en een kilometerheffing in te voeren. Een eurovignet en een kilometerheffing samen mag niet van Europa.

De transporteurs ervaren wel een aantal negatieve aspecten aan het eurovignet. Het eurovignet is een tweede verkeersbelasting. Het is een forfaitaire belasting waarbij eerder het bezit van een voertuig dan het gebruik van een voertuig belast wordt. Kilometerverreeters en sporadische gebruikers betalen dus net hetzelfde.

Het huidige eurovignet discrimineert de Belgen op twee vlakken. Een Belg kan niet anders dan een jaarvignet kopen. Een buitenlander heeft de keuze tussen een dag-, een week-, een maand- of een jaarvignet. Voor een Belgisch voertuig geldt de vignetplicht op het volledige wegennet, voor buitenlanders enkel op autosnelwegen en een aantal daarmee gelijkgeschakelde N-wegen. Dat zijn expreswegen zoals de N4 en de N49.

Een ander probleem is de controle. Controles op het eurovignet zijn geen prioriteit voor de controlediensten. De weinige keren dat er controles zijn, is op weekdagen tijdens de klassieke arbeidsuren. In het weekend hebben buitenlanders vrij spel. De controles zijn een federale bevoegdheid terwijl de inkomsten voor het eurovignet sinds de laatste staatshervorming naar de gewesten vloeien.

Eerlijkheidshalve moet ik daaraan toevoegen dat het voor buitenlanders niet gemakkelijk is om op Belgisch grondgebied aan een eurovignet te geraken. Ze worden verkocht in de belastingkantoren die alleen maar open zijn tijdens de kantooruren en meestal moeilijk bereikbaar zijn met een vrachtwagen.

De tolheffing verschilt grondig tussen de Europese landen. Er zijn landen waar alle voertuigen tol betalen. Dat zijn over het algemeen zuiderse landen, Spanje, Italië, Portugal en Frankrijk. Zelfs in een bepaald land kunnen er verschillen zijn al naargelang de beheerder van de autosnelweg. Dat is het geval in Frankrijk waar de kilometertarieven nogal eens durven verschillen. Tarieven kunnen ook verschillen naargelang het uur, dal- of piekuur. In Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland zijn alleen vrachtwagens aan een kilometerheffing onderworpen. In Oostenrijk

en Zwitserland moeten andere voertuigen een vignet dragen.

In de Europese Richtlijn 2006/38 staat wat lidstaten mogen, kunnen en niet mogen. Voor voertuigen van meer dan 12 ton klopt het niet dat een eventuele kilometerheffing gecompenseerd kan worden door het verminderen of het afschaffen van de verkeersbelasting. In de richtlijn legt Europa immers minimumbarema's op voor de verkeersbelasting. Voor voertuigen met een maximum toegelaten massa van meer dan 12 ton, zit België ongeveer aan die minimumbarema's. België mag niet minder belasten. Krachtens het Europese kader heeft België op dat vlak geen manoeuvreerruimte.

Er is geen combinatie mogelijk van een tijdsgebonden gebruiksrecht, dus een eurovignet, en een afstandgebonden tolheffing, dus een kilometerheffing. De Europese richtlijn zegt niet waarvoor de inkomsten uit een kilometerheffing aangewend moeten worden. De richtlijn laat de lidstaten toe om over die aanwending te beslissen. De richtlijn formuleert wel een sterke aanbeveling: "Inkomsten zouden moeten worden aangewend in het belang van de verkeerssector en tot optimalisering van het gehele verkeerssysteem." De richtlijn spreekt zich tot slot alleen uit over voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton, over lichtere voertuigen staat er niets in.

De heer Kris Mennens, Unie van Professionele Transportondernemingen en Routiers (UPTR): Een kilometerheffing is eigenlijk een gebruiksbelasting. Daarom is het logisch dat iedereen die het systeem gebruikt, betaalt. Het heeft geen enkele zin en is evenmin billijk dat alleen de transportsector belast wordt. Het is eveneens pure logica dat de heffing die vasthangt aan het gebruik van de weg, gebruikt wordt voor de aanleg en het herstel van dezelfde infrastructuur. Het zou zijn alsof de middelen van investeerders in melkinstallaties aangewend worden voor de productie van bier.

De kilometerheffing huldigt het principe dat de gebruiker betaalt. Dat principe geeft een kans op een grotere transparantie. De berekeningen, onder meer van de infrastructuurkosten moeten echter correct verlopen.

Nieuwe modellen vervuilen minder, dus veroorzaken een minder hoge kost. Ze zullen dus minder moeten betalen. Dat is de koppeling met de emissienorm. Het is belangrijk om ook te wijzen op het efficiëntere gebruik van de infrastructuur. Op de grote verkeersknooppunten in België zijn er vaak problemen. Gebruikers van de weg betalen niet voor de infrastructuur zelf, ze kopen geen stuk grond. Ze willen een behoorlijke mobiliteit. De infrastructuur is daar

alleen een middel voor.

De transportsector meent dat de kilometerheffing in ieder geval variabel zal zijn. De graduele tariefopbouw zal afhankelijk zijn van de gewichtsklasse, de emissienorm. De variabele heffing kan ook gebruikt worden als een instrument voor een betere mobiliteit. Om dat doel te bereiken, denkt de sector aan een variabele heffing afhankelijk van de tijd of de plaats. Tijdens een bepaalde periode en op een bepaalde plaats kan het gebruik van de weg dan duurder of goedkoper zijn. De bedoeling is het verkeer meer te spreiden. Zo kan het gebruik van bepaalde wegen duurder worden tijdens de spitsuren, goedkoper tijdens de daluren en zelfs gratis 's nachts. Dat zal de algemene mobiliteit ten goede komen.

De Duitse ervaring heeft ons geleerd dat zelfs een zware en dure kilometerheffing geen modal shift veroorzaakt. De verschillende transportmodi concurreren niet maar vullen elkaar aan. De cijfers bewijzen dat 70 percent van het goederenvervoer binnen een straal van slechts 300 kilometer blijft. Die afstand is prima geschikt voor het wegvoorwaarden.

De absolute voorwaarden voor de kilometerheffing zijn volgens de transportsector overeenstemming tussen de gewesten en afstemming met de EU. Het beheren van een complex technologisch systeem zoals de kilometerheffing, is niet gemakkelijk. Het vergt zware en langdurige investeringen en moet dus goed voorbereid zijn.

Verschillende Europese landen bestuderen of hebben al een kilometerheffing. Vlaamse vervoerders rijden vaak in het buitenland. Ze vragen dan ook dat er in heel Europa eenzelfde eenvoudig systeem komt. Dat is de interoperabiliteit van de systemen.

Er kan maar een correct betalingssysteem zijn als iedereen betaalt wat er moet betaald worden. Misbruik veroorzaakt oneerlijke concurrentie. De handhaving en de controle zijn dus belangrijke aspecten. De transportsector pleit voor een menselijke en gemakkelijke aanpak die zich beperkt tot de kilometerheffing zelf. De fiscale neutraliteit is een laatste belangrijke voorwaarde. De vervoerder betaalt al een eurovignet. Dat mag niet gecombineerd worden met een kilometerheffing. Voor eenzelfde gebruik, voor eenzelfde juridisch feit moet niet tweemaal betaald worden. Met de fiscale neutraliteit bedoelt de sector dat de totale kosten gelijk blijven.

In het huidige systeem maakt het aantal afgelegde kilometers geen verschil. Een variabel systeem van de kilometerheffing, gebaseerd op de emissienorm en het verbruik, zou die anomalie kunnen corrigeren. De sector vraagt de parlementsleden met aandrang oog te hebben voor de totale kosten. Dat is van le-

vensbelang voor de sector om zich te handhaven ten opzichte van de toenemende buitenlandse concurrentie.

De heer Lode Verkinderen, secretaris-generaal SAV: De transportverenigingen hebben de ervaring dat in het buitenland de totale fiscale last, of het nu om een ingezetene gaat of om een buitenlandse chauffeur, toch stijgt. De verkeersbelasting in België kan zoals gezegd niet dalen. Beide factoren boezemen ons angst in. De operatoren zullen de stijgende kosten moeten doorrekenen. De huidige winstmarges bedragen immers hooguit anderhalf percent. Op zich lijkt dat een beperkte impact te hebben. Vlaanderen heeft echter een zeer open economie. De transportsector vraagt aandacht voor het macro-economische effect. Een heffing die het vervoer 15 percent duurder maakt, heeft een inflatoir effect op de economie en heeft een neveneffect op import en vooral op export. Ermee rekening houdende dat 60 percent van het BBP van onze regio afhankelijk is van export, is dat niet iets om mee te experimenteren. Inzake tarifiering en timing moet Vlaanderen kijken naar het buitenland. De heffingen mogen niet te veel goedkoper zijn maar ook niet te veel duurder. Anders doodt Vlaanderen zijn eigen economie.

De transportsector ziet toch een meerwaarde in het systeem. Voor het eerst zullen buitenlanders op een zeer consequente manier bijdragen. Dat staat en valt echter met de controle. Er bestaat al een eurovignet voor vrachtwagens van meer dan 12 ton, maar de pakkans voor een buitenlander is ongeveer 0,001 percent. Toll Collect gaat uit van een pakkans van 10 percent. In Frankrijk gaat men uit van een pakkans van 100 percent. Het systeem staat of valt met de pakkans.

Congestie aanpakken als voordeel is voldoende aan bod gekomen. Het systeem kan een stimulans zijn voor investeren in de meest milieuvriendelijke voertuigen. De transportsector doet dat echter al. De sector wil wel benadrukken dat het systeem moet zorgen voor extra middelen voor infrastructuur. De sector ziet tot slot ook mogelijkheden om de efficiëntie te verhogen, onder meer op vlak van de beladingsgraad en het beperken van lege ritten.

De inkomsten moeten volgens de sector besteed worden aan de verdere aanpak van het achterstallige onderhoud en de uitbouw van het wegennet. Helaas stelt hij vast dat afgelopen 20 jaar nauwelijks anderhalf percent van het bbp aan infrastructuur besteed werd, terwijl de internationale en Europese standaard, louter voor het behoud, twee percent van het bbp is. De degradatie van het wegennet is dus voorspelbaar.

De sector vraagt dus een beter onderhoud, het weg-

werken van de missing links maar ook grootschalige nieuwe projecten. De Vlaamse Regering heeft gezegd dat de logistiek en de ontwikkeling van de havens belangrijk zijn. Dat brengt ook lasten met zich mee. Vlaanderen is een transitland. Het ondervindt daarvan lasten, de lusten zijn minder zeker. Daarom wil de transportsector het bestemmings- en het doorgaand verkeer beter scheiden. Ik pleit voor het kruis van Willebroek. Als er niet meer over de situatie nagedacht wordt, heeft Vlaanderen alleen maar lasten en geen lusten. Lusten zitten in werkgelegenheid en in toegevoegde waarde inzake logistiek. Beide hangen nauw samen met vrachtwagens omdat die nu eenmaal de dominante vervoersmodus zijn.

De transportsector stelt vast dat de Europese discussie over externe kosten nog niet afgerond is. Zowel de lidstaten als de Europese Commissie weten nog niet goed wie externe kosten veroorzaakt, op welk moment en voor wat. De discussie met de andere modi is ook nog niet afgesloten.

2. Bespreking

De heer Rudi Daems: Het internaliseren van de externe kosten is blijkbaar aanvaard. Een vignet en een kilometerheffing samen is inderdaad te veel. De vergelijking met de producent van melk en bier gaat niet op. Mobiliteit vergt een ruimer perspectief. Congestie en CO₂-uitstoot hebben gevolgen voor de rest van de maatschappij. Welke maatregelen stelt de transportsector voor om tegen 2012 de broeikasgassen te reduceren? De uitstoot van die gassen neemt toe, onder meer door het vervoer, zowel van vrachtwagens als van auto's. Het volstaat niet om efficiëntieverhogende maatregelen te nemen.

De heer Lode Verkinderen: De transportsector is akkoord met variabilisering. Over internalisering doet hij geen uitspraak omdat nog niet bekend is wat precies als externe kost beschouwd wordt. Daarover zijn er al boeken geschreven, maar er is nog geen politieke consensus over.

De transportsector draagt al 20 jaar zijn steentje bij tot het reduceren van de broeikasgassen, alleen schreeuwt hij het niet van de daken. Per vervoerde tonkilometer is er sinds 1990 een reductie van 90 percent. Geen enkele andere vervoersmodus kan dergelijk resultaat voorleggen.

Er is geen economische groei mogelijk zonder groei van het transport. Vandaag is elke transportmodus afhankelijk van olie en olie betekent CO₂-uitstoot. Voor de Vlaamse kleine transporteurs is het onmogelijk om op een marktconforme manier te experimenteren met hybride voertuigen. Die zijn immers vier keer zo duur en hebben 30 percent minder laad-

vermogen. De sector pleit voor beperkte subsidies voor onderzoek, maar ook voor een vermindering van de olieafhankelijkheid. Die zorg heeft niet alleen te maken met het klimaat. Als de olieprijs de pan uitswingen, is de transportsector de eerste die klappen krijgt. Natuurlijk heeft ook de rest van de wereld economie dan problemen.

De bedrijfsgrootte en de economische omgeving maken het onmogelijk om het voortouw te nemen op het vlak van ecologische vernieuwingen. Dat is economische zelfmoord.

De heer Philippe Degraef: De meest moderne vrachtwagens beantwoorden aan de euro 5-norm. Het is niet normaal dat dergelijk voertuig net hetzelfde bedrag betaalt als een euro 2-voertuig. Wat de externe kosten betreft, wachten we op het schema van Europa. Dat zou normaal gezien op 10 juli 2010 klaar zijn. In dat schema zouden de externe kosten en de berekeningswijze ervan voor alle transportmodi bepaald worden. Als de externe kosten geïnternaliseerd worden voor vrachtwagens is het logisch dat ook te doen voor andere vervoersmodi.

De heer Jan Peumans: Een kilometerheffing zal opbrengsten genereren. Hoe denkt de sector grote projecten als het kruis van Willebroek te financieren?

De heer Lode Verkinderen: Een brug als de Pont de Milliau, kan op 50 tot 70 jaar afbetaald worden door ze in concessie te geven. Grote infrastructuurwerken zijn dus haalbaar. Via-Invest is een gelijkaardige constructie. Het systeem van het in concessie geven van autosnelwegen in Frankrijk, Spanje en Italië draait om hetzelfde principe. Het wordt gefinancierd door de exploitant die ervoor zorgt dat het in perfecte staat blijft en dat alles betaalt door een tarief te heffen dat voor iedereen geldt. Daarmee kan de sector leven. Het kruis van Willebroek zal inderdaad heel duur zijn, maar dat is geen reden om er niet over na te denken. Het negeren zou de mobiliteit van de volgende generatie serieus hypothekeren.

De heer Jul Van Aperen: De Oosterweelverbinding wordt toch ook gerealiseerd door alternatieve financiering en zal worden betaald met tolgeden.

De heer Jan Peumans: De opbrengsten van de Oosterweelverbinding, die trouwens in het trans-Europese netwerk zit, mogen alleen aangewend worden voor de Oosterweelverbinding. Vlaanderen denkt niet aan een simpel tolheffingssysteem zoals in Frankrijk, maar wel aan een slimme kilometerheffing. Dat is een heel andere kwestie. In Frankrijk worden de autosnelwegen goed onderhouden omdat ze ontzettend veel geld opbrengen.

kruis van Willebroek. Extra geld uit binnen- en buitenland is nodig.

De heer Jul Van Aperen: Het grote voordeel van de kilometerheffing is dat ook andere weggebruikers meebetalen voor het verslijten van infrastructuur. Er zal meer geld zijn omdat de buitenlanders meebetalen.

De heer Jan Peumans: Als de buitenlanders meer betalen, zullen de ingezetenen ook meer betalen. Als de kilometerheffing budgettair neutraal is, zullen er geen bijkomende middelen zijn.

De heer Lode Verkinderen: Ik deel uw analyse. De inkomsten uit het Duitse eurovignet bedroegen 600 miljoen euro. De inkomsten uit Maut 3,6 miljard euro. Zelfs na aftrek van de werkingskosten, is dat vijf maal meer.

De heer Jan Peumans: Het probleem met het wegvignet was dat het de belastingbetaler niet meer mocht kosten, alleen de buitenlanders zouden een compensatie betalen. Door de kilometerheffing krijgt de overheid meer geld, dat leert het Duitse voorbeeld. Door de toename van de middelen, kan ze meer investeren in infrastructuurwerken.

De heer Jul Van Aperen: Dat is de logica der dingen. Vlaanderen haalt geld uit het eurovignet en de verkeersbelasting. De verkeersbelasting kan niet dalen en het eurovignet wordt uitgebreid tot wagens boven de 3,5 ton. De inkomsten stijgen dus, de budgetneutraliteit kan dus niet gegarandeerd worden tenzij het personenvervoer een variabel tarief krijgt. Gezinnen die meer dan het gemiddelde aantal kilometers reizen, moeten betalen. Voor gezinnen die het gemiddelde aantal kilometers rijden, verandert er niets. Gezinnen die minder rijden, winnen. Dat is een goed uitgangspunt voor een nieuwe belasting die de mobiliteit bevordert.

De heer Jan Peumans: Een kilometerheffing brengt veel meer op dan een eurovignet. Dat was zo in Duitsland en zal allicht ook zo zijn in Vlaanderen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Joris
VANDENBROUCKE

Marc
VAN DEN ABEELEN

De huidige belastingen zullen niet volstaan voor het