

Advies

Voorontwerp van decreet betreffende de
invoering van een kilometerheffing voor
vrachtwagens

Brussel, 27 februari 2015

Adviesvraag: Adviesvraag over het decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet

Adviesvrager: Minister Annemie Turtelboom

Ontvangst adviesvraag: 17 februari 2015

Adviestermijn: bij hoogdringendheid - 10 werkdagen

Goedkeuring raad: 27 februari 2015

Inhoud

Krachtlijnen van het advies.....	4
1. Inleiding.....	6
2. Situering van de adviesvraag	6
3. Samenvatting van de adviesvraag.....	7
4. Vorige MORA-adviezen	8
Advies.....	11
1. Draagvlak is cruciaal	11
1.1. Tijd nodig voor maatschappelijk debat	12
1.2. Draagvlak bestaat onder voorwaarden	13
1.3. Participatietraject is noodzakelijk	13
1.4. Beleidskeuzes motiveren	13
1.5. Aangeven impact kilometerheffing	14
1.6. Duidelijkheid van de adviesvraag.....	15
1.7. Samenvattend	15
2. Noodzakelijke elementen voor een kilometerheffing	15
2.1. Passend in een mobiliteits- en fiscaliteitsvisie	16
2.2. Verschillen vermijden tussen de gewesten	16
2.3. Goede handhaving verzekeren	17
2.4. Op een beperkt, eenduidig bepaald wegennet.....	17
2.5. Gedragen tarieven	18
2.6. Vrijstellingen duidelijk, maar beperkt.....	20
2.7. Opbrengsten voor mobiliteit en infrastructuur.....	20
2.8. Flankerend beleid voorzien.....	21
2.9. Belang goede communicatie.....	22

Krachtlijnen van het advies

De Mobiliteitsraad is reeds van bij de start van het dossier kilometerheffing betrokken. In zijn verschillende adviezen heeft de Raad steeds aangegeven dat de consensus om akkoord te gaan met een kilometerheffing voor vrachtwagens afhankelijk is van een aantal voorwaarden.

Na het lezen van het voorliggende voorontwerp van decreet dat de invoering van een kilometerheffing en het stopzetten van de inning van het eurovignet mogelijk maakt, stelt de Mobiliteitsraad vast dat aan de noodzakelijke randvoorwaarden uit zijn vorige adviezen nog niet is voldaan. De Raad aanvaardt het primaat van de politiek, maar verwacht dat de beleidskeuzes die gemaakt zijn minstens verantwoord worden naar het maatschappelijk middenveld. De Raad mist echter deze motivatie in de voorgelegde documenten.

Zo ontbreekt in het voorgelegde dossier een overzicht van de totale impact van de invoering van een kilometerheffing. De MORA verwacht minstens zicht op de volledige mobiliteits-, milieu- en sociaal-economische effecten. De spoedprocedure verhinderde bovendien dat de MORA voldoende tijd had om hier verder zelf rond te werken.

Het door de Vlaamse Regering voorgestelde systeem, wijkt te sterk af van het systeem inclusief randvoorwaarden, waarover de MORA wel een draagvlak heeft gevonden. Daarom kan de Mobiliteitsraad vandaag geen consensus vinden voor het systeem zoals het nu door de Vlaamse Regering voor advies is voorgelegd.

De Mobiliteitsraad blijft wel voorstander van de invoering van een kilometerheffingssysteem voor vrachtwagens indien aan de gevraagde randvoorwaarden is voldaan. Hij stelt voor dat de Vlaamse Regering verder werkt aan het draagvlak om situaties, zoals die in het buitenland hebben plaatsgevonden bij de daar geplande introductie van een kilometerheffing, te vermijden.

De Mobiliteitsraad herhaalt daarom de noodzakelijke randvoorwaarden die in zijn vorige adviezen werden aangereikt om een draagvlak te vinden bij alle actoren. De Raad stelt immers voor om te starten met een eenvoudig, maatschappelijk haalbaar, gebruiksvriendelijk en betrouwbaar systeem:

- Vertrekken vanuit een Vlaamse mobiliteits- en fiscaliteitsvisie: de kilometerheffing inbedden in een algemene mobiliteitsvisie over alle modi en verkeersnetwerken heen en in een beleidsvisie op Vlaamse fiscaliteit
- Verschillen tussen de gewesten tot een minimum beperken: dit impliceert zo homogeen mogelijke tarieven, met minimale verschillen in hoogte
- Beginnen op een beperkt wegnnet om de invoering maatschappelijk haalbaar te maken
- Voorzien in een handhaving met een hoge pakkans
- Tariefhoogtes moeten maatschappelijk aanvaardbaar en gedragen zijn, en daarom ook duidelijk. Uit de gevraagde impactstudie moet blijken welke tariefhoogtes haalbaar zijn, rekening houdend met de doelstellingen van de kilometerheffing
- Het aantal vrijstellingen beperken
- Uitrollen van een flankerend beleid, dat zowel overgangsmaatregelen als structurele maatregelen omvat

- De opbrengsten te besteden aan de verbetering van het mobiliteitssysteem, inclusief de remediëring van externe kosten, en infrastructuur

De MORA stelt dat de maatregel aan draagvlak kan winnen door het systeem zo uit te werken en in te passen in een langetermijnbeleid waarbij een rechtvaardigere beprijzing van alle modi wordt nagestreefd.

.

1. Inleiding

Op 17 februari 2015 vroeg de Vlaamse Regering de Mobiliteitsraad bij hoogdringendheid om advies over het voorontwerp van decreet dat de Vlaamse Codex Fiscaliteit wijzigt. Dit voorontwerp van decreet handelt over het invoeren van de kilometerheffing en het stopzetten van de heffing van het eurovignet.

De Vlaamse Regering motiveert de spoedprocedure als volgt: "ingevolge de DBFMO-overeenkomst met dienstverlener Satellic, die instaat voor de registratie van de verreken kilometers, berekening van de verschuldigde heffing en inning en doorstorting van de verschuldigde tolgelden, moet alle gewestelijke regelgeving tot implementatie van de kilometerheffing uitvoerbaar zijn ten laatste op 1 juni 2015. Bij gebreke hieraan is niet alleen een grote contractuele schadevergoeding verschuldigd door de gewesten, maar riskeren we eveneens dat dienstverlener Satellic de opstartdatum van de kilometerheffing uitstelt. Bovendien riskeert het Vlaamse Gewest een budgettair hiaat als de kilometerheffing nog niet geheven kan worden op een moment dat het eurovignet niet langer geheven wordt (het afzien van de heffing van het eurovignet moet noodzakelijk minstens 9 maanden op voorhand genotificeerd worden aan de verdragsstaten van het eurovignetverdrag)."

De goedkeuring van het decreet is de juridische stap die nodig is om de invoering van een kilometerheffing in Vlaanderen mogelijk maakt. Deze regelgeving volgt uit het intergewestelijk samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 waarin de drie gewesten zich engageren om samen de kilometerheffing in te voeren, voor de nodige gewestelijke regelgeving te zorgen en de intergewestelijke entiteit Viapass op te richten. Dit samenwerkingsakkoord maakt dat ook de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest een voorontwerp van ordonnantie / decreet recent hebben goedgekeurd.

2. Situering van de adviesvraag

In het Vlaams Regeerakkoord 2009-2014 is opgenomen dat de Vlaamse Regering een kilometerheffing voor vrachtwagens wilde invoeren tegen 2013. Ter voorbereiding van dit dossier formuleerde de Vlaamse Regering op 23 juli 2010 een voorstel van architectuur voor het kilometerheffingssysteem. De MORA adviseerde hierover op 24 september 2010.

Op 21 januari 2011 sloten de drie gewesten een politiek akkoord waarin ze zich engageerden om samen een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren, een wegvignet voor personenwagens in te voeren, een proefproject kilometerheffing in de GEN-zone te organiseren en de verkeersfiscaliteit te hervormen.

Op 31 januari 2014 sloten de drie gewesten een intergewestelijk samenwerkingsakkoord betreffende de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens op het grondgebied van de drie gewesten en tot de oprichting van het interregionaal samen-

werkingsverband Viapass. De MORA adviseerde over het voorontwerp van instemmingsdecreet met dit samenwerkingsakkoord op 18 oktober 2013.

In het Vlaamse Regeerakkoord 2014 – 2019 is de volgende tekst opgenomen: “Conform het intergewestelijk samenwerkingsakkoord voeren we in 2016 een kilometerheffing in voor het vrachtvervoer over de weg. Voor personenwagens onderzoeken we of en onder welke voorwaarden op termijn en op budgetneutrale wijze een kilometerheffing kan worden ingevoerd of een wegenvignet.”

3. Samenvatting van de adviesvraag

De MORA is om advies gevraagd over het voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet.

Het voorontwerp van decreet legt de afspraken vast die gemaakt zijn in het intergewestelijk samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass.

Het voorontwerp van decreet bevat de definiëring van de kilometerheffing, opbouw van het tarief en de organisatie van de kilometerheffing.

De kilometerheffing is een afstandsgebonden heffing op het gebruik van de in het Vlaamse Gewest gelegen wegen, verschuldigd door iedere houder van een voertuig voor vrachtvervoer met een maximum toegelaten massa die meer bedraagt dan 3,5 ton. De kilometerheffing is een belasting op de niet-geconcedeerde wegen. Hierdoor moet ieder voertuig dat onderhevig is aan de kilometerheffing en dat over de weg rijdt voorzien zijn van een werkende On Board Unit (OBU).

Het systeem zal werken met een elektronische registratie met gebruik van GNSS-technologie (Global Navigation Satellite System). Deze technologie is interoperabel met de andere tolheffingssystemen in de Europese Unie.

De kilometerheffing zal ten vroegste op 1 januari 2016 in werking treden.

De kilometerheffing bestaat uit twee componenten: een infrastructuurheffing en een externekostenheffing. De infrastructuurkostenheffing kan worden gedifferentieerd per wegtype, vrachtwagencategorie en euro-emissieklasse. In het voorontwerp van decreet is opgenomen dat er geen differentiatie zal zijn volgens wegtype, wel een differentiatie volgens euronorm en bij de vrachtwagencategorieën worden tariefvariaties voorzien tussen twee gewichtsklassen (van 3,5 tot 32 ton en zwaarder dan 32 ton). Aan de externekostenheffing wordt voorlopig geen invulling gegeven. Het basistarief zal 12,5 eurocent bedragen.

Het voorontwerp van decreet bevat eveneens een lijst van genummerde wegen waarop de kilometerheffing van toepassing zal zijn.

4. Vorige MORA-adviezen

De Mobiliteitsraad is van bij de start van het dossier kilometerheffing betrokken. Hij heeft reeds driemaal advies¹ verleend over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens: op 30 maart 2009, 24 september 2010 en 18 oktober 2013. Ook in zijn Mobiliteitsrapport 2014² ging de Raad uitgebreid in op de nodige elementen voor het voeren van een maatschappelijk debat bij de invoering van een kilometerheffing. Hieronder vindt u een overzicht van de MORA-standpunten op hoofdlijnen. Voor verdere verduidelijking verwijzen we graag door naar de verschillende adviezen.

De bereikte consensus van de Mobiliteitsraad over de kilometerheffing voor vrachtwagens omvat het vervullen van alle voorwaarden. Bij het niet vervullen van deze randvoorwaarden valt de bereikte consensus weg. De Mobiliteitsraad heeft dit al meermaals aangekaart, waaronder ook in het Vlaams Parlement.

De invoering van de kilometerheffing past binnen het principe van de gebruiker en de vervuiler betaalt door een rechtvaardigere beprijzing. Die rechtvaardigere beprijzing komt er door de gebruiker te laten betalen, dezelfde tarieven voor binnenlandse en buitenlandse chauffeurs en via de differentiatie volgens milieukeurmerken. De kilometerheffing zoals de Vlaamse Regering ze in 2009 en 2010 aan de MORA voorlegde, zal volgens de Raad slechts beperkt mobiliteitssturend zijn door een verhoogde efficiëntie van het vrachtvervoer en zal geen impact hebben op de congestie. Wel verwacht de Raad, naar Duits voorbeeld, een positieve impact op het milieu omdat er met milieuvriendelijkere voertuigen zal worden gereden.

Bij het ontwikkelen van zijn visie op het kilometerheffingssysteem is de MORA steeds uitgegaan van de principes: eenvoudig, gebruiksvriendelijk en betrouwbaar.

Een eenvoudig systeem houdt in dat er maar één systeem bestaat binnen België. Het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 voorziet de invoering van één systeem binnen België. Dit vindt de Raad zeer positief. Hij waarschuwt wel om tariefvariaties tussen de gewesten te vermijden. De tarieven moeten zo homogeen mogelijk zijn en tarieven mogen niet concurrentieverstorend werken.

Voor de aanvaardbaarheid van het systeem acht de MORA een hoge subjectieve en objectieve pakkans belangrijk. De kilometerheffing geldt voor alle vrachtverkeer over de weg.

Voor de eenvoud, gebruiksvriendelijkheid en handhaafbaarheid koos de Raad voor de invoering van de kilometerheffing op een beperkt netwerk. De Raad opteerde voor het Eurovignetwegennetwerk, omdat dit netwerk gekend is bij de transporteurs. Dit Eurovignetwegennetwerk, vastgelegd via KB in 1997, komt niet meer overeen met de huidige wegen met veel vrachtverkeer. De Raad adviseerde om dit netwerk aan te passen aan de huidige mobiliteitssituatie, het uitgebreide Eurovignetwegennetwerk. Dit net-

¹ MORA, 2009, Advies over het standpunt van de Vlaamse Regering tot invoering van een kilometerheffing, 30 maart 2009 - www.mobiliteitsraad.be/node/2493

MORA, 2010, Advies over kilometerheffing voor vrachtvervoer, 24 september 2010 - www.mobiliteitsraad.be/node/3768

MORA, 2013, Advies over het samenwerkingsakkoord kilometerheffing voor vrachtwagens, 18 oktober 2013 - www.mobiliteitsraad.be/node/8777

² www.mobiliteitsrapport.be

werk mag op termijn via een participatietraject uitgebreid worden met routes waarop vermijdingsverkeer wordt vastgesteld. De Raad vraagt daarom om de mobiliteitseffecten nauw op te volgen.

Een beperkt wegennet met op dat wegennet één tarief per voertuigcategorie draagt de voorkeur van de MORA weg. Opnieuw zijn gebruiksvriendelijkheid en eenvoud hierbij de uitgangspunten. Opnieuw vroeg de Raad om stakeholders bij de uitwerking van de tariefmethodologie en bij het bepalen van de tariefhoogtes te betrekken. Daarnaast gaf de Raad zijn aandachtspunten mee over de afstemming van de tarieven, het belang van voorspelbaarheid, het minimum aan vrijstellingen,...

De Eurovignetrichtlijn³ is het uitgangspunt voor de samenstellende elementen van de tarieven:

- Infrastructuurkosten doorrekenen. De hoogte van deze infrastructuurkosten op transparante wijze bepalen.
- Euronorm, met als doelstelling het vrachtwagenpark te vergroenen
- Volgens voertuigcategorieën: de gebruiker betaalt, dus hoe zwaarder het voertuig, hoe hoger het tarief. De MORA kiest voor de handhaafbaarheid voor een differentiatie op basis van aantal assen en niet van MTM (Maximaal Toegelaten Massa) zoals de Vlaamse Regering voorstelt.
- Niet variëren volgens wegennet.
- Geen congestiekosten doorrekenen.
- Externe kosten. De MORA ondersteunt het doorrekenen van externe kosten. De MORA vraagt om de internalisering te koppelen aan een tarief afhankelijk van de EURO-emissienorm.

Verwacht wordt dat het systeem voor meerinkomsten zal zorgen voor de Vlaamse overheid. De MORA vond een draagvlak voor de besteding van de opbrengsten voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle modi, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. Voor het draagvlak vroeg de Raad om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur en om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer, te beperken.

Aangezien er meerinkomsten verwacht worden, heeft de Raad gevraagd om eerst na te gaan welke effecten de kilometerheffing zal hebben op de Vlaamse economie en de concurrentiepositie van de Vlaamse havens. De Vlaamse Regering heeft een studie laten uitvoeren over de impact op havenconcurrentie en logistiek, maar de resultaten van deze studie konden de bezorgdheid van de MORA-leden echter niet wegnemen. In zijn vraag voor een volledige sociaal-economische impactstudie is de MORA gesteund door de SERV, CESW en ESRBHG.

De vaststelling dat de kilometerheffing slechts beperkt mobiliteitssturend zal zijn, houdt in dat de Vlaamse Regering andere maatregelen zal moeten nemen voor het bestrijden van de congestie en het verhogen van de doorstroming op het hoofdwegennet. De Raad vraagt om de kilometerheffing voor vrachtwagens in te bedden in een mobiliteitsbeleid op lange termijn en de kilometerheffing in te passen in een verdere responsabilisering van het gebruik van alle vervoersmodi. Op korte termijn moet de kilometerheffing gekoppeld zijn aan een hervorming van de verkeerbelastingen en aan de uitwerking van een adequaat flankerend beleid.

³ Europese Richtlijn 2011/76/EU tot wijziging van RL 1999/62/EG

In zijn Mobiliteitsrapport 2014 benadrukte de Raad de complexiteit van het debat. Dit Mobiliteitsrapport is overgemaakt aan de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement. De voorzitter van de MORA lichtte dit ook toe op 9 oktober 2014 in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement.

Advies

De MORA geeft in onderliggend advies aan welke elementen noodzakelijke voorwaarden zijn voor de introductie van een kilometerheffingssysteem. De Raad stelt vast dat een aantal van deze voorwaarden niet aanwezig zijn in het voorliggende voorontwerp van decreet.

1. Draagvlak is cruciaal

De Mobiliteitsraad heeft altijd het maatschappelijk belang aangegeven van het ontwikkelen van een systeem voor het anders betalen voor infrastructuur. Het gebruik van vervoersmodi belasten in plaats van het bezit, is een doel waar de Mobiliteitsraad kan achter staan. Dit gebruiker betaalt-principe vraagt echter een ruim maatschappelijk debat.

Het maatschappelijk middenveld heeft informatie nodig om een grondig maatschappelijk debat te voeren. In zijn Mobiliteitsrapport 2014 heeft de MORA een overzicht gegeven van de belangrijkste elementen die nodig zijn voor het maatschappelijk debat over de kilometerheffing. De Raad wilde in zijn Mobiliteitsrapport 2014 het project ondersteunen door aan te geven hoe delicaat het maatschappelijk proces zou zijn bij het invoeren van een kilometerheffing. Lessen uit het buitenland hebben namelijk geleerd dat een politiek en maatschappelijk draagvlak een absolute noodzaak is om een kilometerheffingssysteem te introduceren.

Om te komen tot draagvlak heeft de Raad steeds aangegeven dat informatieverstrekking en participatie noodzakelijk zijn. Draagvlak verwerven is veel meer dan een adviesvraag stellen aan een adviesraad of een communicatiecampagne organiseren. Informeren is zeer belangrijk. De doelgroepen moeten zich echter betrokken voelen en begrijpen wat voor hen de positieve en negatieve gevolgen zijn. Om beslissingen te kunnen begrijpen is achtergrondinformatie nodig evenals een verantwoording van beleidskeuzes.

De MORA stelt vast dat:

- Een aantal belangrijke aandachtspunten van het mobiliteitsmiddenveld die zijn opgenomen in zijn adviezen niet zijn meegenomen bij het uitwerken van de kilometerheffing.
- De MORA mist een motivering van de gemaakte beleidskeuzes.
- Veel meer mensen in Vlaanderen dan enkel het mobiliteitsmiddenveld betrokken partij zijn en zullen geconfronteerd worden met de gevolgen van de kilometerheffing. Deze groepen moeten meegenomen worden bij het zoeken naar draagvlak.
- Er ontbreekt nog steeds zicht op de sociaal-economische gevolgen van de kilometerheffing.

Om deze redenen geeft de MORA aan dat binnen de Raad geen consensus is gevonden voor het systeem dat de Vlaamse Regering nu voor advies voorlegt aan de MORA. De Mobiliteitsraad benadrukt dat hij voorstander blijft van de invoering van een kilo-

terheffingssysteem voor vrachtwagens indien aan de randvoorwaarden wordt voldaan. Hij benadrukt echter dat de Vlaamse Regering dringend werk moet maken van een breder maatschappelijk draagvlak. In dit advies geeft de Raad aan op welke wijze hij verwacht dat de Vlaamse Regering hieraan kan werken.

Een goede en open communicatie is een belangrijk element bij draagvlakverwerving. Daarom besliste de Vlaamse Regering op 12 februari 2010 om de MORA viermaandelijks op de hoogte te houden van de stand van zaken van de dossiers: invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, vergroening van de belasting op inwerkstelling (BIV) en de hervorming van de verkeersbelastingen. De MORA heeft deze betrokkenheid als zeer positief ervaren en vraagt het engagement van deze Vlaamse Regering om de Raad blijvend op de hoogte te houden.

1.1. Tijd nodig voor maatschappelijk debat

De Vlaamse Regering vraagt de MORA om advies bij hoogdringendheid. Hoogdringendheid houdt in dat de Vlaamse Regering een advies verwacht binnen de 10 werkdagen. De motivering van deze spoedprocedure gebeurt door te stellen dat de regelgeving tot implementatie van de kilometerheffing uitvoerbaar moet zijn ten laatste op 1 juni 2015. Het niet halen van deze deadline heeft belangrijke financiële consequenties.

De MORA vindt de keuze voor een spoedadvies ongepast. De Mobiliteitsraad ondersteunt de Vlaamse Regering om zo snel mogelijk tot een gewestelijke regelgeving te komen en om uitstel en de daaraan gekoppelde financiële consequenties te vermijden. Anderzijds stelt de Raad vast dat de timing en de inhoud van het voorontwerp van decreet al langer gekend zijn. Het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 legt namelijk alle modaliteiten van de kilometerheffing vast, met uitzondering van de hoogte van de tarieven. Met de wettelijke opstart van Viapass op 17 juli 2014 en de aanduiding van het Skyways-consortium⁴ als Single Service Provider op 25 juli 2014 waren de entiteiten klaar om het operationele aspect van de kilometerheffing uit te voeren en lag de afgesproken timing vast. De Vlaamse Regering heeft in haar regeerakkoord de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens opgenomen en daarmee ook de invoering politiek herbevestigd.

Door het ontbreken van informatie over de inhoud van het DBFMO-contract kan de Mobiliteitsraad niet nagaan of de spoedprocedure effectief noodzakelijk is.

De MORA heeft in zijn adviezen steeds aangegeven dat voor de invoering van een kilometerheffing een grondig maatschappelijk debat nodig is. Zo'n grondig maatschappelijk debat vraagt echter tijd. Door de spoedprocedure is er geen tijd voor zo'n grondig debat.

⁴ Het Skyways-consortium heeft deelgenomen aan de aanbestedingsprocedure. Bij de gunning van de opdracht richtten zij een bedrijf op volgens Belgisch recht, namelijk Satellic.

1.2. Draagvlak bestaat onder voorwaarden

De Mobiliteitsraad is reeds van bij de start van het dossier kilometerheffing betrokken. In zijn verschillende adviezen heeft de Raad steeds aangegeven dat de consensus om akkoord te gaan met een kilometerheffing voor vrachtwagens afhankelijk is van een aantal voorwaarden.

De MORA merkt op dat de Vlaamse Regering de meerderheid van deze aanbevelingen niet heeft gevolgd en hierover niet communiceert. De Mobiliteitsraad erkent het primaat van de politiek bij het maken van deze keuzes, maar de MORA vindt dat dit een verantwoorde invoering van de kilometerheffing hypothekeert. Voor een verdere verwerving van het draagvlak is het belangrijk om de redenen te kennen waarom een bepaalde aanbeveling wel of niet gevolgd is door de regering. De Mobiliteitsraad is hierover niet op de hoogte gebracht, hoewel hij dit steeds heeft gevraagd.

Het door de Vlaamse Regering voorgestelde systeem, wijkt te sterk af van het systeem inclusief randvoorwaarden, waarover de MORA wel een draagvlak heeft gevonden. Daarom kan de Mobiliteitsraad vandaag geen consensus vinden voor het systeem zoals het nu door de Vlaamse Regering voor advies is voorgelegd.

1.3. Participatietraject is noodzakelijk

Voor het bepalen van de tarieven, de tariefmethodologie en het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing zal zijn, stelde de Raad voor om te werken met een participatietraject en hierbij de stakeholders te betrekken.

De Mobiliteitsraad is op de hoogte gebracht dat op het moment van de adviesvraag nog overleg loopt met onder meer de transportsector over de hoogte van de tarieven en het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing is. De MORA kan niet inschatten of alle representatieve stakeholders aanwezig zijn om op een legitieme wijze de volledige sociaal-economische impact in te schatten.

1.4. Beleidskeuzes motiveren

De MORA stelt vast dat de beleidskeuzes in het algemeen onvoldoende worden gemotiveerd en zodoende onvoldoende begrip creëren voor de keuzes bij het middenveld.

De Mobiliteitsraad had verwacht in de Memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet de nodige informatie te vinden. In de omzendbrief 2014/11 van de Vlaamse Regering omtrent de samenwerking tussen de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement is opgenomen welke punten aan bod moeten komen in de Memorie van toelichting. Enkele van deze punten zijn:

- Een omschrijving van de inhoud van de regeling en de motieven voor de genomen beleidskeuze(s)
- Een impactanalyse, d.i. een inschatting van de verwachte effecten op de maatschappij in haar geheel of voor specifieke doelgroepen en op de inkomsten en uitgaven van Vlaamse en decentrale overheden, ook op langere termijn, in voorkomend geval met een repliek op het advies van de Inspectie van Financiën

- Een motivering voor de afwijking van een krachtens wettelijk voorschrift uitgebracht advies (van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, van de strategische adviesraden), indien het advies kritische bedenkingen formuleert bij het ontwerp in zijn geheel of bij grote delen ervan.

De MORA stelt vast dat de memorie van toelichting niet voldoet aan deze vereisten. De Mobiliteitsraad kent door het ontbreken van de motivering van keuzes een aantal redeneringen van de Vlaamse Regering niet en kan bijgevolg niet nagaan of het maatschappelijk middenveld deze redenering volgt.

1.5. Aangeven impact kilometerheffing

De MORA heeft in zijn adviezen steeds gevraagd om de impact van de kilometerheffing op de concurrentiepositie van de havens en de transportsector te onderzoeken. Een eerste studie⁵ die hieromtrent werd gemaakt, kon de bezorgdheden bij het maatschappelijk middenveld niet wegnemen.

Samen met de SERV, CESW en ESRBHG heeft de MORA ook gevraagd om de volledige sociaal-economische impact van de kilometerheffing na te gaan. De MORA heeft geen weet van het bestaan van zo'n studie. Volgens persberichten zou in het Waalse Gewest momenteel zo'n socio-economische studie lopen die de impact van de kilometerheffing op de Waalse economie en tewerkstelling moet analyseren. De resultaten van deze studie zullen gebruikt worden om de tarieven en het wegennet waarop de kilometerheffing verschuldigd is, te bepalen.

In de nota aan de Vlaamse Regering is opgenomen dat men een jaarlijkse bruto-ontvangst verwacht van 694 miljoen euro bij een infrastructuur- en externekostenheffing of 568 miljoen euro bij enkel een infrastructuurheffing. Door het gebrek aan een impactstudie is het onduidelijk wat de sociaal-economische gevolgen, zowel kosten als baten, zijn van de invoering van de kilometerheffing en dit niet alleen voor de transportsector en de havens maar ook voor andere sectoren en de bevolking.

De Raad stelt een discrepantie vast tussen de geraamde inkomsten uit de kilometerheffing en de huidige inkomsten uit het Eurovignet en eventueel uit de verkeersbelastingen. De besteding van de inkomsten is cruciaal om de globale sociaal-economische impact te kunnen inschatten.

De MORA blijft vragen om het maatschappelijk middenveld een zicht te geven op de te verwachten impact op sociaal, economisch, financieel, mobiliteits- en milieuvlak. De MORA erkent dat deze berekening vele onzekerheidsfactoren omvat. Het bekijken van enkele scenario's zou het maatschappelijk middenveld in staat stellen om de effecten na te gaan. De hoogte van de tarieven, het wegennet onderhevig aan de kilometerheffing en het flankerend beleid hebben een zeer directe link met de verwachte effecten.

⁵ Blauwens, G., Meersman, H., Sys, C., Van de Voorde, E., Vanelslander, T., 2011, Kilometerheffing in Vlaanderen, De impact op havenconcurrentie en logistiek, Steunpunt Goederenstromen, Antwerpen, 54 p.

1.6. Duidelijkheid van de adviesvraag

Het voorontwerp van decreet waarover de MORA om advies gevraagd is, bevat de tarieven van de kilometerheffing en het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing is. Aan de andere kant krijgt de MORA de boodschap dat tarieven en wegennet nog niet zijn bepaald aangezien het overleg hierrond nog loopt. De MORA heeft vernomen dat dit overleg loopt met de transportsector. Aangezien ook bedrijven en consumenten de gevolgen van de invoering van een kilometerheffing zullen voelen, acht de MORA het noodzakelijk om alle actoren te betrekken.

Dat de tarieven, het toepasbaar wegennet en het flankerend beleid nog niet vastliggen, maakt het heel moeilijk voor de Mobiliteitsraad om in te schatten wat het concrete standpunt is van de Vlaamse Regering in dit dossier.

Daarnaast is het voor de Mobiliteitsraad ook onduidelijk welke opmerkingen uit zijn advies nog kunnen leiden tot aanpassingen aan het voorontwerp van decreet, gezien de afspraken uit het samenwerkingsakkoord en de voorontwerpen van decreet/ordonnantie in de andere gewesten.

1.7. Samenvattend

De Raad stelt voor dat de Vlaamse Regering vanaf nu prioritair werk maakt van het draagvlak bij alle actoren en een oplossing vindt voor de randvoorwaarden gesteld door de MORA.

De Raad vraagt om zo snel mogelijk de volledige impact van de kilometerheffing in kaart te brengen en duidelijk te communiceren naar het maatschappelijk middenveld. Onder volledige impact verstaat de raad de sociale, economische, mobiliteits-, financiële en milieu-impact op alle sectoren.

Uit deze impactanalyse kan de Vlaamse Regering vervolgens de nodige overgangsmaatregelen en een flankerend beleid voorstellen en die overleggen met het volledige middenveld.

2. Noodzakelijke elementen voor een kilometerheffing

De MORA geeft in deze paragraaf aan welke randvoorwaarden moeten vervuld zijn voor het middenveld als de Vlaamse Regering tot een breed draagvlak wil komen voor de kilometerheffing voor vrachtwagens.

2.1. Passend in een mobiliteits- en fiscaliteitsvisie

De Raad mist de inbedding van de maatregel in een langetermijnbeleid. Zo'n inbedding is nodig om te kaderen wat de Vlaamse Regering juist wil bereiken met de maatregel. Het maakt de maatregel ook betere begrijpbaar voor het maatschappelijk middenveld. De Vlaamse Regering streeft met de kilometerheffing voor vrachtwagens naar een rechtvaardigere fiscaliteit waarbij iedere gebruiker betaalt volgens het reële gebruik van de weg. De kilometerheffing maakt het mogelijk om ook buitenlandse gebruikers te laten betalen voor het gebruik van het Belgische wegennet.

De Mobiliteitsraad heeft altijd aangedrongen om de kilometerheffing in te bedden in een algemene mobiliteitsvisie over alle modi en verkeersnetwerken heen. Deze visie moet minstens een rechtvaardigere beprijzing voor alle modi en een voorstel voor het internaliseren van de externe kosten voor alle modi omvatten. Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen zou daarvoor het meest geschikt zijn. De invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens is opgenomen in het Vlaamse Luchtkwaliteitsplan waarmee de Vlaamse Regering de Europese doelstellingen inzake luchtkwaliteit wil bereiken. De Raad stelt dat de kilometerheffing zal sturen naar milieukeurmerken en vindt dit positief gezien de ernstige luchtvervuiling in Vlaanderen.

Conform de voorstellen van de Europese Commissie en de OESO moet deze hervorming ook ingepast worden in een globale hervorming van de Vlaamse en federale fiscaliteit.

De kilometerheffing voor enkel vrachtwagens zal ondanks de waarschijnlijke efficiëntieverhoging in het vrachtvervoer, echter beperkt mobiliteitssturend zijn en geen effect hebben op de congestie.

Op het politieke niveau is de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens steeds gelinkt geweest aan andere dossiers met name de invoering van een wegvignet voor personenwagens, een proefproject voor een kilometerheffing voor personenwagens en een hervorming van de verkeersbelasting. Al deze dossiers werden opnieuw opgenomen in het Vlaamse Regeerakkoord 2014-2019 en de beleidsnota's van de betrokken ministers. De Mobiliteitsraad vraagt aan de Vlaamse Regering te communiceren over de vooruitgang van deze dossiers en de Raad hierover periodiek op de hoogte te houden.

2.2. Verschillen vermijden tussen de gewesten

Voor de concurrentiepositie van Vlaanderen en omwille van de schaalvoordelen is de MORA altijd een voorstander geweest van één systeem in de Benelux. Nederland besliste echter om geen kilometerheffing in te voeren, ook in het Groothertogdom Luxemburg zijn er geen plannen. De geplande kilometerheffing voor vrachtwagens in Frankrijk is vorig jaar stopgezet.

Omdat samenwerking met onze buurlanden niet haalbaar bleek, vond de Mobiliteitsraad belangrijk dat er in België één systeem werd ingevoerd om zeker geen concurrentieverschillen te creëren tussen de gewesten. Het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 realiseerde één systeem volgens dezelfde principes in de drie gewesten. De

gewesten kunnen zelf nog een aantal parameters vrij invullen. Dit is begrijpelijk gezien de verschillen tussen de gewesten op het vlak van structuur van het wegennet, mobiliteitssituatie en ruimtelijke kenmerken. De Mobiliteitsraad waarschuwt dat het hanteren van verschillende tarieven in de drie gewesten kan zorgen voor concurrentievervalsing of het optreden van mobiliteitseffecten. De Raad vraagt daarom om zo homogeen mogelijke tarieven, met minimale verschillen in tariefhoogte.

Op dit moment lijken er wel degelijk verschillen te zijn tussen de gewesten. Zo voert het Waalse Gewest de kilometerheffing in als een concessietolgeld en worden in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ook de gemeentewegen belastingplichtig.

De MORA waarschuwt opnieuw voor de economische gevolgen van de kilometerheffing en voor het optreden van concurrentievervalsing en mobiliteitseffecten. Daarom benadrukt de Raad het belang van homogene tarieven. Voor de gebruiksvriendelijkheid van het systeem vraagt de MORA om minstens op het Eurovignetwegennetwerk over heel België hetzelfde tarief te hanteren.

2.3. Goede handhaving verzekeren

Voor het maatschappelijk draagvlak is een goede handhaving zeer belangrijk. De MORA is voorstander van een hoge subjectieve en objectieve pakkans. Aangezien de Vlaamse Regering de kilometerheffing invoert als een belasting, moet iedere gebruiker ook effectief betalen. De Raad apprecieert de inspanningen van de Vlaamse Regering om de pakkans te maximaliseren. De MORA ziet het uitgebreide wegennetwerk waarop de kilometerheffing van toepassing zal zijn, als een probleem voor een goede handhaving.

Bij een goede handhaving hoort ook een aangepast boetesysteem. De MORA is voorstander van een systeem waarbij de boetes variëren volgens de overtreding.

2.4. Op een beperkt, eenduidig bepaald wegennet

De MORA stelt vast dat het netwerk dat de Vlaamse Regering selecteert in het voorontwerp van decreet, veel ruimer is dan het Eurovignetwegennetwerk.

De MORA heeft in zijn vorige adviezen aangegeven in te stemmen met een beperkt uitgebreid Eurovignetwegennetwerk. De MORA definieert dit als het Eurovignetnetwerk dat aangepast is aan de huidige mobiliteitssituatie en op termijn, na een participatietraject, mogelijk wordt uitgebreid met wegen waarop verrijdingsverkeer wordt vastgesteld.

De Raad opteert voor het netwerk uit zijn vorige adviezen omdat het maatschappelijk haalbaarder is om zo een kilometerheffingssysteem in te voeren. Het is een eenvoudig en gekend netwerk. De handhaving is eenvoudiger, meer betaalbaar en strikter op een beperkt netwerk. Bovendien bevinden de internationale stromen zich voornamelijk op het hoofdwegennet.

De Mobiliteitsraad mist in de documenten van de Vlaamse Regering een motivering waarom ze voor het wegennet in het voorontwerp van decreet heeft gekozen. De

MORA vraagt een objectivering die aantoont dat alle geselecteerde wegen ook effectief assen zijn met een belangrijk aandeel aan vrachtverkeer waardoor opname in het systeem verantwoord is. Door het ontbreken van de achterliggende, strategische redenering van de Vlaamse Regering kan de Raad niet inschatten of het geselecteerde netwerk voldoet aan de huidige mobiliteitssituatie.

De MORA vermoedt dat een aantal van de geselecteerde wegen, wegen zijn waarop de Vlaamse Regering vermijdingsgedrag verwacht. Het eerst vaststellen van dat vermijdingsgedrag was een draagvlakbepalend element. Doordat alle voertuigen voor goederenvervoer in het bezit moeten zijn van een OBU op het Belgische grondgebied, is het perfect mogelijk om na te gaan waar eventueel ontwijkingsgedrag optreedt. De MORA kan niet instemmen om deze routes van bij de start mee op te nemen, enkel op termijn, na een participatietraject.

De MORA vraagt een objectivering van hoe het geselecteerde net tot stand gekomen is. Verder wenst de MORA een heldere methodiek en procedure, inclusief participatietraject, om de efficiëntie van de netwerkkeuze te monitoren en de wenselijkheid van wijzigingen aan het netwerk of andere maatregelen te evalueren.

De MORA vraagt een procedure te ontwikkelen die het mogelijk maakt om enerzijds vermijdingsgedrag op gemeentewegen objectief vast te stellen en om anderzijds op basis van deze vaststelling in overleg met de VVSG maatregelen te nemen die dit vermijdingsgedrag ontraden.

Voor de selectie van het netwerk had de MORA voorgesteld te werken met een participatietraject met de betrokken stakeholders. Deze zijn echter niet betrokken geweest bij het bepalen van dit netwerk. De MORA ziet de huidige adviesvraag niet als een consultatie over het wegennet, daarvoor was meer tijd en meer achtergrondinformatie vereist.

2.5. Gedragen tarieven

De tariefmethodologie, die reeds was opgenomen in het Samenwerkingsakkoord, is duidelijk en het aantal parameters beperkt.

Eenvoudige en gedragen tarieven

Eenvoudige en transparant samengestelde tarieven is steeds de vraag geweest van het mobiliteitsmiddenveld.

De MORA benadrukt dat de tariefhoogtes maatschappelijk aanvaardbaar en gedragen moeten zijn en daarom ook duidelijk. Uit de gevraagde impactstudie moet blijken welke tariefhoogtes haalbaar zijn, rekening houdend met de doelstellingen van de kilometerheffing. De Raad vraagt de Vlaamse Regering om het nodige flankerend beleid te voorzien en, indien nodig, overgangsmaatregelen.

Transparant samengestelde tarieven

Tarieven kunnen variëren volgens het wegennet, maximaal toegelaten massa (MTM) en euronorm. In het Vlaamse Gewest zijn er momenteel geen tariefvariaties voorzien volgens het type weg. De externe kosten worden voorlopig niet doorgerekend.

Het basistarief bedraagt 12,5 eurocent en is gebaseerd op de tarieven die gehanteerd worden in Duitsland. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om te verduidelijken hoe ze tot dit basistarief is gekomen.

In het kader van een rechtvaardigere beprijzing mogen de tarieven variëren volgens de gewichtsklasse. Hoe zwaarder een voertuig hoe groter de schade die het kan aanbrengen aan het wegennet. Daarom vindt de Raad het vreemd dat gekozen is voor het onderscheid tussen de categorie 3,5 tot 32 ton en zwaarder dan 32 ton. De Raad is voorstander om de drie voorziene categorieën te hanteren.

De MORA is altijd voorstander geweest om de vrachtwagencategorieën onder te verdelen op basis van aantal assen en niet op basis van MTM. Achter deze beleidskeuze zouden technische elementen zitten, die aangeven dat MTM gemakkelijker te controleren is dan aantal assen. De MORA volgt deze redenering niet. Een controle op het aantal assen kan visueel gebeuren, controle via MTM moet via de informatie op de OBU gebeuren. Bovendien kan de keuze voor aantal assen een aantal anomalieën wegwerken. Bij een categorisering volgens MTM betaalt bijvoorbeeld een trekker steeds het maximale tarief van de massa van zijn sleep ook indien hij zonder sleep rijdt. Bij een categorisering volgens aantal assen geldt een verschillend tarief indien de trekker met of zonder sleep rijdt. De MORA vindt de categorisering volgens assen rechtvaardiger.

De Raad volgt de Vlaamse Regering bij het variëren van de tarieven volgens euronorm. De variaties zetten aan tot responsabilisering van de gebruikers. De MORA merkt op dat voor landbouwvoertuigen eigen milieunormen gelden, de STAGE-normen, en vraagt om deze ook te voorzien in de wetgeving.

Het Samenwerkingsakkoord voorziet de doorrekening van de externe kosten op wegen waar de kilometerheffing als belasting wordt ingevoerd. Op wegen waar de kilometerheffing als een concessietolgeld wordt ingevoerd, zijn de externe kosten mee opgenomen in de euronormen. Omdat de externe kosten in het Waalse Gewest niet rechtstreeks kunnen doorgerekend worden, opteerde de Vlaamse Regering om ze ook in het Vlaamse Gewest door te rekenen via de euronormen. De MORA is voorstander van het doorrekenen van de externe kosten bij alle modi.

Voorspelbare tarieven

Een ander belangrijk aandachtspunt om tot maatschappelijk aanvaardbare tarieven te komen is de voorspelbaarheid ervan.

In het Samenwerkingsakkoord was aangegeven op welke termijn de tarieven konden herzien worden. De MORA vindt dit niet terug in de voorliggende tekst. Er is wel een jaarlijkse indexering voorzien.

Voorspelbare tarieven zijn zeer belangrijk voor de transportsector omdat ze dan kunnen meegenomen worden bij de planning van investeringen, afschrijvingen en een meestal, jaarlijkse, prijsherziening. De MORA stelt voor om de tarieven maximaal één maal per jaar aan te passen, de tariefwijzigingen minimaal zes maanden op voorhand aan te kondigen en aanpassingen slechts door te voeren met een volle cent per km. De voorspelbaarheid op lange termijn (minimaal vijf jaar) verdient aanbeveling om bedrijven optimaal te sturen bij hun aankoop- en afschrijfpolitiek.

2.6. Vrijstellingen duidelijk, maar beperkt

Enkel volgende voertuigen krijgen een vrijstelling volgens het voorontwerp van decreet:

- voertuigen gebruikt voor en door defensie, bescherming burgerbevolking, brandweer en politie en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn,
- voertuigen die speciaal en uitsluitend voor medische doeleinden zijn uitgerust en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn
- voertuigen die de aard hebben van een landbouw- of bosbouwvoertuig, die alleen in beperkte mate gebruik maken van de openbare weg in België en die uitsluitend worden gebruikt voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden, krijgen een vrijstelling van de kilometerheffing.

De MORA vindt het positief dat het aantal vrijstellingen beperkt is. Bijkomende vrijstellingen zouden de concurrentiepositie van de bedrijven kunnen schaden.

Het Samenwerkingsakkoord voorziet meer vrijstellingen. De gewesten kunnen bijgevolg, in overleg met de andere gewesten, bijkomend vrijstellingen toestaan. Indien een gewest een voertuigcategorie vrijstelt, zijn de andere gewesten verplicht om deze vrijgestelde voertuigen ook vrij te stellen op hun grondgebied. De vrijstelling in één gewest verplicht de andere gewesten niet om deze voertuigcategorie zelf vrij te stellen. De MORA dringt aan op een goed overleg tussen de gewesten zodat er uniforme vrijstellingen gelden. Binnen de MORA is geen draagvlak voor veel bijkomende vrijstellingen. Enkel voor opleidingsvoertuigen pleit de MORA voor een uitzondering.

Alle voertuigen voor goederenvervoer vanaf 3,5 ton zijn onderhevig aan de kilometerheffing. Door het beperkt aantal vrijstellingen is deze groep veel ruimer dan degene die onderhevig was aan het Eurovignet. De MORA wil aangeven dat dit een zeer belangrijk element is voor het draagvlak. De Raad schat in dat de meeste van deze groepen nog onvoldoende zicht hebben op de financiële gevolgen die de kilometerheffing voor hen zal hebben. De MORA vraagt extra aandacht voor deze groepen bij het zoeken naar draagvlak en bij het uitwerken van een communicatietraject.

Het voorontwerp van decreet voorziet vrijstellingen voor landbouwvoertuigen. De MORA vindt dat deze voorwaarden van de vrijstellingen weinig nauwkeurig omschreven zijn en vreest dat ze geen rechtszekerheid bieden. De MORA pleit in deze voor eenvoud en consistentie.

2.7. Opbrengsten voor mobiliteit en infrastructuur

Het voorontwerp van decreet voorziet volgens de Europese richtlijn om de opbrengsten aan te wenden ten voordele van de vervoerssector en tot optimalisering van het gehele vervoerssysteem.

De MORA ondersteunt deze besteding van de opbrengsten en vraagt om de netto-opbrengsten te gebruiken voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer. De MORA

dringt er op aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur en om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer te beperken.

2.8. Flankerend beleid voorzien

Het voorontwerp van decreet gaat zowel over het invoeren van een kilometerheffing als over het stopzetten van de inning van het Eurovignet. Het afzien van de inning van het Eurovignet is een noodzaak aangezien de Europese wetgeving niet toestaat dat op eenzelfde wegennet zowel een tijdsgebonden heffing (Eurovignet) als een afstandsgebonden heffing (kilometerheffing) bestaat.

Afzien van de inning betekent dat voertuigen met een MTM vanaf 12 ton, geen Eurovignet meer nodig hebben om te rijden op het Belgische grondgebied. In Nederland, Denemarken, Groothertogdom Luxemburg en Zweden zal het Eurovignet wel blijven bestaan. Transporteurs die hier rijden moeten nog steeds een eurovignet betalen en worden zo niet gecompenseerd voor de kilometerheffing in België.

De MORA is een voorstander van het belasten volgens gebruik van een voertuig en niet volgens het bezit ervan. Daarom heeft de Raad steeds gezegd in te stemmen met de kilometerheffing indien deze zou gecompenseerd worden door het innen van de verkeersbelasting volgens de minimumtarieven voor voertuigen boven 12 ton en het afschaffen van de verkeersbelasting voor voertuigen tussen 3,5 en 12 ton.

In de nota aan de Vlaamse Regering is opgenomen dat het verlagen van de verkeersbelastingen geen deel uitmaakt van dit decreet maar voorwerp is van overleg tussen de gewesten over de hervorming van de verkeersbelasting. Inhoudelijk horen deze volgens de MORA samen. De MORA vraagt daarom zekerheden dat de verkeersbelastingen effectief hervormd worden volgens bovenstaande principes.

Bij het hervormen van de bestaande belastingen is het vermijden van het optreden van ongewenste effecten een aandachtspunt. De kilometerheffing zal gelden op het volledige wegennet maar op een deel van het wegennet zal een nultarief gelden. Dat kan tot gevolg hebben dat voertuigen die enkel gebruik maken van het wegennet waarop een nultarief geldt, onbelast zijn. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om binnen haar bevoegdheid de nodige regelgevende of fiscale maatregelen te nemen die distorties en ongewenste effecten zo veel mogelijk vermijden.

Zo vraagt de MORA vooral aandacht voor de prijszetting bij de categorieën rond 3,5 ton en 12 ton MTM. Voor de voertuigen rond 12 ton MTM kunnen ongewenste effecten vermeden worden door gebruik te maken van doordachte tarieven. Om voor de lichte vrachtvoertuigen een verschuiving te vermijden naar voertuigen onder de 3,5 ton vraagt de MORA om een flankerend beleid uit te werken.

Naast het verlagen van de verkeersbelastingen vraagt de MORA eveneens om een flankerend beleid uit te werken op basis van de impactstudie.

De Raad roept op om de effecten van de kilometerheffing grondig te monitoren. Het gaat niet alleen over de verkeersstromen maar over de impact van de kilometerheffing op de economie als geheel, de milieueffecten,...

2.9. Belang goede communicatie

Op 30 september 2014 gaf de heer Johan Schoups, administrateur-generaal van Viapass, een toelichting over de werking en timing van het project kilometerheffing. Op 23 februari 2015 ontving de MORA opnieuw de heer Johan Schoups, dit keer samen met de heer Rudolf Pospischil, CEO Satellic NV. Beide heren gaven een toelichting over de werking en de modaliteiten van het kilometerheffingssysteem. Meer bepaald gingen ze in op de kennismaking met Viapass en Satellic, de algemene werking van het tolsysteem, de ondersteuning van de gebruiker, controle op de naleving, communicatie en planning.

De MORA wil Satellic en Viapass danken voor de toelichting en hoopt op een blijvende, constructieve samenwerking.

Naar aanleiding van de toelichting wil de Raad het belang van een goede, tijdige communicatie opnieuw benadrukken. De kilometerheffing zal een brede doelgroep raken. De Raad vraagt om de communicatie ook zo breed mogelijk te organiseren. De Mobiliteitsraad biedt zijn volle medewerking om te komen tot een goede communicatie.