



NAAR EEN ALGEMENE KILOMETERHEFFING

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W [www.mobiliteitsraad.be](http://www.mobiliteitsraad.be) - T +32 2 209 01 11 - E [info@mobiliteitsraad.be](mailto:info@mobiliteitsraad.be)

Goedkeuring raad                      31 mei 2024

Contactpersoon	Tim Buyse	<a href="mailto:tbuyse@serv.be">tbuyse@serv.be</a>
	Hans Bonnarens	<a href="mailto:hbonnarens@serv.be">hbonnarens@serv.be</a>

Aan de (in)formateur en onderhandelaars van de Vlaamse Regering 2024-2029

## Principeakkoord over een doelgerichte, gedifferentieerde en sociaal rechtvaardige gebruiksheffing voor personenvervoer

Mevrouw, Mijnheer

De mobiliteits-, milieu- en klimaatproblematiek zal niet verdwijnen zonder gerichte en doeltreffende maatregelen. Vandaag houdt mobiliteitsgedrag onvoldoende rekening met de werkelijke kost van verplaatsingen. Bovendien is een ambitieus en strategisch mobiliteits- en klimaatbeleid evenmin mogelijk wanneer de inkomsten van de overheid onzeker zijn. De inkomsten uit verkeersbelastingen en de accijnzen op fossiele brandstoffen zullen bij onveranderd fiscaal beleid immers verder dalen door de elektrificatie. Het huidige mobiliteitssysteem is bijgevolg onhoudbaar vanwege de druk op infrastructuur en de druk op fiscale inkomsten (o.m. door de transitie naar elektrisch rijden).

Kortom, het huidige prijsbeleid is niet optimaal om de maatschappelijke kosten van mobiliteit in rekening te brengen, en de huidige beprijzing van het wegverkeer draagt onvoldoende bij aan de beleidsdoelstellingen op het vlak van congestie, modal shift, milieu, klimaat, veiligheid, gezondheid en sociale inclusie.

De MORA pleit daarom voor een grondige hervorming van het prijsbeleid, die rekening houdt met de volgende principes:

- Het **gebruiker-betaalt-principe**: de gebruiker van een vervoersmiddel betaalt een prijs die de kosten weerspiegelt die hij of zij veroorzaakt voor de infrastructuur. De klemtoon van de voertuigbelasting verschuift dus van bezit naar gebruik.
- Het **vervuiler-betaalt-principe**: de gebruiker van een vervoersmiddel betaalt een prijs die de impact weerspiegelt die hij of zij veroorzaakt voor de kwaliteit van de leefomgeving en het milieu/klimaat.
- Het **differentiatie-principe**: de prijs die de gebruiker betaalt, is afhankelijk van de plaats, het type weg/de wegcategorie, het tijdstip, het type en de emissieklasse van het vervoersmiddel. Zo kan de prijs de vraag naar mobiliteit beïnvloeden, sturen naar meer duurzame keuzes en congestie tegengaan.
- Het **solidariteit-principe**: de prijs die de gebruiker betaalt, houdt rekening met de draagkracht, de behoeften en de alternatieven van de gebruiker. Er dient bijzondere aandacht te zijn voor de impact van deze heffing op de kost van het woon-werkverkeer van werknemers zonder alternatieve vervoersopties en dit moet overlegd worden via de geëigende kanalen. Er wordt voorzien in compenserende maatregelen voor kwetsbare groepen.

De MORA ziet een kilometerheffing als een belangrijke tool die mobiliteitsgedrag kan sturen op meerdere beleidsdoelen voor mobiliteit, milieu en overheidsfinanciën en die past bij deze principes. **De volgende Vlaamse Regering moet dringend werk maken van een hertekening van de Vlaamse verkeersfiscaliteit richting meer belasten van gebruik in plaats van bezit en de principiële beslissing nemen om een systeem van algemene en slimme kilometerheffing in te voeren dat gestoeld is op bovenstaande principes.** Door binnenlandse én buitenlandse gebruikers in toenemende mate de werkelijke kosten van verplaatsingen te laten dragen, wordt het mogelijk te sturen naar de verschillende mobiliteits- en klimaatdoelstellingen. Een voorspelbaar en goed leesbaar systeem is daarvoor een voorwaarde.

Draagvlak creëren en behouden is cruciaal bij de introductie van een gebruiksheffing. De MORA is zich bewust van de complexiteit en de gevoeligheid van de invoering van een dergelijke kilometerheffing, en benadrukt dat deze stapsgewijs, participatief en transparant moet gebeuren. Vlaanderen moet simultaan inzetten op flankerend beleid met o.a. aanzienlijke investeringen in andere modi die een alternatief bieden voor de wagen (zoals openbaar vervoer, fiets enz.) en moet zo de randvoorwaarden trachten te realiseren die bijdragen aan het maatschappelijke draagvlak voor een vernieuwde verkeersfiscaliteit.

Om het effect te maximaliseren pleit de MORA bovendien voor een systeem dat afgestemd is met de andere gewesten, waarbij de tariefkeuze en de keuze over besteding van inkomsten toebehoort aan elk gewest. Hoewel de gewesten de bevoegdheid hebben om een gebruiksheffing in te voeren, verdient ook de afstemming met het federale niveau voldoende aandacht. Deze maatregel zou immers een verschuiving van inkomsten richting de gewesten genereren en een deel van de te realiseren randvoorwaarden zijn federale materie. Ook de intenties en plannen in de ons omringende landen en op Europees niveau moeten in beschouwing worden genomen. Verder moet een impactanalyse over de effecten op de Vlaamse begroting – door gewijzigde inkomsten en mogelijke verschuivingen tussen beleidsdomeinen – deel zijn van de voorbereiding.

Ten slotte meent de MORA dat de inkomsten van een kilometerheffing rechtstreeks moeten terugvloeien naar het brede mobiliteitsbeleid, waaronder alle mogelijke (weg)beheerders, ter realisatie van de vooropgestelde beleidsdoelstellingen, alsook opportuniteiten kunnen creëren voor een verlaging van andere belastingen.

Hoogachtend

Tim Buyse  
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj  
voorzitter