



# ADVIES

## Intergewestelijke hervorming van de verkeersbelastingen

18 oktober 2012

<b>Aanvrager</b>	Staatssecretaris Bruno De Lille
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	3 september 2012
<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissie Ruimtelijke ordening/Mobiliteit
<b>Aanvraag behandeld op</b>	13 september, 2 oktober en 9 oktober 2012
<b>Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op</b>	18 oktober 2012
<b>Opmerkingen</b>	De andere twee Gewesten behandelen hetzelfde ontwerp. Bovendien zijn de volgende vier Brusselse gewestelijke Ministers hierbij betrokken : Minister-President Charles Picqué, Minister Guy Vanhengel en de Ministers Brigitte Grouwels en Evelyne Huytebroeck

## Inleiding

Het advies van de Raad heeft betrekking op de twee voorlopige architectuurnota's aangaande enerzijds de kilometerheffing voor vrachtwagens en anderzijds het wegvignet voor lichte voertuigen.

Deze beide nota's vormen de eerste fase van het politiek akkoord tot hervorming van de verkeersbelastingen, dat op 21 januari 2011 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd gesloten. Deze intergewestelijke hervorming van de verkeersbelastingen is een belangrijk dossier, waarover de Raad als sociaaleconomisch overlegorgaan het volgend advies formuleert.

## Advies

### 1. Gezamenlijke algemene beschouwingen bij de kilometerheffing en het wegvignet

#### 1.1 Intergewestelijk overleg en Brusselse doelstellingen

**De Raad** vindt het positief dat er hierover overleg tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft plaatsgevonden en dat dit tot een politiek akkoord tot hervorming van de verkeersbelastingen heeft kunnen leiden. **De Raad** wenst dat dit intergewestelijk overleg zou worden voortgezet.

**De Raad** staat eveneens positief tegenover het evolutief karakter van deze beide architectuurnota's (bijvoorbeeld : aanpasbaarheid van het systeem).

**De Raad** begrijpt wel degelijk dat dit akkoord het resultaat is van een compromis tussen de Gewesten en dat iedereen hierbij toegevingen heeft gedaan. **De Raad** betreurt het dat voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met name de vermindering van de verkeerscongestie niet als doelstelling op zich werd opgenomen.

Daarom vraagt **de Raad** dat hij zou worden geraadpleegd vóór elke beslissing die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op dit vlak in het bijzonder en op het vlak van mobiliteit in het algemeen neemt.

#### 1.2 Keuze van de systemen

Voor **de Raad** zal de keuze van twee verschillende systemen voor vrachtwagens (kilometerheffing) en lichte voertuigen (wegvignet) het niet toelaten om de gekende mobiliteitsproblemen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te lossen. Volgens hem is dit politiek akkoord een eerste stap voorwaarts, maar moet de Brusselse Regering in het kader van deze voorlopige architectuur blijven nadenken over de maatregelen die men ten uitvoer moet leggen om aan de specifieke behoeften van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het vlak van mobiliteit te voldoen. In dit opzicht verwijst **de Raad** naar de recente studie van het Federaal Planbureau, « *Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030* ».

### 1.3 Basisvoorwaarden voor het invoeren van beide systemen

Voor **de Raad** zijn enkele basisvoorwaarden vereist en zelfs onontbeerlijk alvorens dergelijke systemen in te voeren. Een businessplan, een kosten-batenanalyse, alsook een analyse van de impact op het vlak van mobiliteit, op het economisch vlak, op milieuvlak, ... van de tenuitvoerlegging van deze systemen moeten op zijn minst worden verricht.

### 1.4 Buitenlandse voertuigen

Momenteel voorziet het eurovignet de financiële bijdrage van alle (Belgische en buitenlandse) vrachtwagens met een totaal toegelaten laadvermogen van minstens 12 ton. Dit eurovignet is enkel verschuldigd wanneer deze vrachtwagens op de autosnelwegen of bepaalde autowegen rondrijden.

**De Raad** stelt vast dat zowel het systeem van de kilometerheffing als het systeem van het wegvignet de financiële bijdrage van alle voertuigen voorzien die niet in België zijn ingeschreven. Hij vindt dit positief, gezien momenteel heel wat voertuigen die niet in België zijn ingeschreven op geen enkele manier bijdragen tot de kosten die hun gebruik van de Belgische weginfrastructuur met zich meebrengt.

**De Raad** benadrukt immers dat de problematiek van het gebruik van de weginfrastructuur door voertuigen die niet in België zijn ingeschreven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het bijzonder aanbelangt.

Bovendien kan de huidige situatie mogelijke concurrentievervalsingen doen ontstaan. Sommige ondernemingen werken immers met voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven. Door de financiële bijdrage van de buitenlandse voertuigen te voorzien, zou dit ontwerp deze concurrentievervalsingen dus gedeeltelijk bijsturen. **De Raad** zet ertoe aan om nog verder in die richting te gaan, om zo sociale dumping te voorkomen.

### 1.5 Infrastructuurkosten

**De Raad** benadrukt dat het bereikte politiek akkoord inhoudt dat er twee verschillende systemen ten uitvoer moeten worden gelegd. Hoewel deze twee systemen elkaar gedeeltelijk aanvullen, lijkt het er echter op dat deze politieke keuze hogere investeringen en kosten inzake infrastructuur zal inhouden dan wanneer er slechts één enkel systeem werd ingesteld.

Aangezien een businessplan ontbreekt, vraagt **de Raad** zich af of de ingestelde systemen wel rendabel zijn.

### 1.6 Investering van de opbrengsten

Voor **de Raad** moeten de eventuele opbrengsten in mobiliteit en infrastructuur worden geïnvesteerd.

### 1.7 Slimme technologieën

**De Raad** vindt dit ontwerp een eerste stap naar de tenuitvoerlegging van slimme technologieën op het vlak van mobiliteitsbeheer. Hij beschouwt deze slimme en innoverende technologieën als één van de geheimen van het succes om de mobiliteitsvoorwaarden te verbeteren (dynamisch verkeersbeheer, beheer van de verkeersstromen, ...).

Bijgevolg zet **de Raad** ertoe aan om de inspanningen in die zin voort te zetten. Niettemin wijst hij erop dat de verschillende technologieën en systemen verenigbaar moeten zijn met deze die in de buurlanden worden of zouden kunnen worden gebruikt.

## 2. Beschouwingen betreffende de kilometerheffing voor vrachtwagens

### 2.1 Algemeen

**De Raad** is van mening dat het noodzakelijk is om te kiezen voor een eenvoudig, werkbaar, transparant en voorspelbaar systeem. Dit om het draagvlak te maximaliseren, de lasten en kosten voor bedrijven beheersbaar te houden en het handhavingsbeleid zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. De invoering van het systeem mag de lokale economie niet benadelen.

### 2.2 Tarifiering

**De Raad** is van mening dat het noodzakelijk is om tarieven transparant en duidelijk te houden, waarbij slechts één tarief voor iedere tariefcategorie wordt gehanteerd. Aangezien er nog geen duidelijkheid is over tarieven en tariefmethodologie, is het belangrijk de stakeholders te betrekken bij de uitwerking ervan. De tarieven dienen afgestemd te worden met onze buurgewesten om de concurrentiepositie van de Brusselse economie niet te benadelen. Tarieven kunnen maximaal jaarlijks worden aangepast. Dit om de voorspelbaarheid en transparantie van tarieven te maximaliseren. Bij tariefvariëaties moet ook een evenwicht bestaan tussen het sturende effect en de administratieve lasten. Idealiter moet een differentiatie van tarieven op basis van milieukeurmerken die op Europees niveau (euronorm) worden erkend.

Volgens **de Raad** zouden gedifferentieerde tarieven naargelang het uur en de plaats een grotere invloed kunnen hebben op de mobiliteit door nieuwe leveringswijzen te wettigen in naleving van het sociaal overleg en rekening houdend met de sectorale specifieke kenmerken. **De Raad** vreest dat ondanks de invoering van de kilometerheffing het aantal vrachtwagens dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doorkruist niet zal verminderen, maar dat de kosten ongetwijfeld hoger zullen liggen. Des te meer daar er in het Brussels Gewest geen enkele uitzondering lijkt te zijn voorzien: er zouden geen wegen aan het « nultarief » zijn. **De Raad** vreest dat leveringen en logistiek duurder worden en dat de goederenprijs de naweeën van deze situatie kan ondervinden. Daarom verzoekt hij de Brusselse Regering om rekening te houden met de concurrentiepositie van de Brusselse ondernemingen. Bovendien herhaalt hij dat onder meer de stedelijke distributiecentra (SDC) één van de mogelijke alternatieven vormen om de logistieke functie van de stad te verbeteren. Vanuit deze invalshoek beveelt **de Raad** eveneens aan dat bepaalde belangrijke strategische gebieden kunnen worden vastgesteld tegen een tarief dat niet hoger ligt dan het tarief dat in de andere twee Gewesten wordt gehanteerd.

Voor **de Raad** mag de bijkomende financiële kostprijs van de nieuwe belasting in geen geval een sociale dumping ten nadele van de werknemers van de sector met zich meebrengen.

Bovendien dringt **de Raad** erop aan om een dubbele belastingheffing te voorkomen en om de andere bestaande vormen van Europese tarifieringen in aanmerking te nemen.

## 2.3 Gekozen technologie

Voor **de Raad** moet het OBU<sup>1</sup>-systeem eveneens eenvoudig te installeren zijn en de inbouwperiode voor de OBU's moet voldoende lang zijn zodat er bij de opstart geen problemen ontstaan voor bedrijven. Het is belangrijk om een eenvoudige en niet-tijdroevende procedure te hanteren die past binnen de realiteit van de transportsector en het bedrijfsleven in het algemeen.

In dit opzicht heeft **de Raad** vragen bij de beginkost voor de Belgische en buitenlandse transporteurs van de installatie van een OBU, alsook bij het gebruik van de sigarenaansteker voor de voeding van de OBU (is deze aangepast aan de transporteurs?).

## 2.4 Vrijstelling en vermindering

**De Raad** stelt vast dat het eurovignet momenteel is opgenomen in de lijst van de gewestbelastingen van artikel 3, 12° van de bijzondere financieringswet van de Gemeenschappen en Gewesten van 16 januari 1989. **De Raad** vraagt om de kilometerheffing hetzelfde « statuut » te geven.

# 3. Beschouwingen betreffende het wegvignet voor lichte voertuigen

## 3.1 Algemeen

**De Raad** benadrukt dat een forfaitaire belasting, zoals het wegvignet, zoals dit momenteel wordt overwogen, geen directe invloed zal hebben op de verkeerscongestie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In tegenstelling tot de kilometerheffing zal het wegvignet geen gedragsverandering met zich meebrengen.

**De Raad** dringt erop aan om de nieuwe middelen die door de financiële bijdrage van de buitenlandse voertuigen (zie hoger) vrijkomen, te investeren in de verbetering van de Brusselse mobiliteit. Aldus zou het wegvignet een indirect positieve invloed kunnen uitoefenen op de congestieproblemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De invoering van een kilometerheffing die op lange termijn voor lichte voertuigen is voorzien, zal door sociaaleconomische analyses en sociaal overleg moeten worden voorafgegaan.

## 3.2 Fiscale neutraliteit

**De Raad** vraagt dat er een globale fiscale neutraliteit zou kunnen zijn. De bijkomende begrotingsmiddelen uit de belastingheffing op buitenlandse voertuigen moeten worden geïnvesteerd in maatregelen ten gunste van de mobiliteit in ruime zin.

## 3.3 Vrijstelling

Wanneer men taxi's als een collectieve vervoerswijze beschouwt, vraagt **de Raad** dat deze van een vrijstelling van betaling van het wegvignet zouden kunnen genieten.

\*  
\*      \*

---

<sup>1</sup> On board unit