

Federaal Planbureau legt kilometerheffing weer op tafel

Files kosten ons land jaarlijks 2,3 miljard euro welvaart. 'De transportfiscaliteit is niet meer aangepast aan de realiteit.'

VAN ONZE REDACTEUR
KORNEEL DELBEKE

BRUSSEL | Een plan om rekeningrijden in te voeren lag vijf jaar lang op de tafel van de Vlaamse regering. Tot minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) het een maand voor de verkiezingen begroef, omdat er 'geen draagvlak' voor zou zijn. Nochtans kan ons land tot 2,3 miljard euro welvaartswinst per jaar boeken, mochten de transportbelastingen beter aansluiten bij de externe congestie- en milieukosten die de verplaatsingen veroorzaken - volgens het principe 'de gebruiker betaalt'. Dat heeft het Federaal Planbureau berekend in een nieuwe studie die vandaag verschijnt.

Het Planbureau stelt vast dat de transportfiscaliteit niet meer is aangepast aan de realiteit. Enerzijds weerspiegelen de vlakke taksen op wagens de werkelijke gebruikskosten niet, anderzijds worden verplaatsingen gestimuleerd door hoge subsidies voor het openbaar vervoer en fiscale voordelen voor bedrijfswagens. Die marktverstoring kost ons land zo'n 900 miljoen euro per jaar, terwijl het tijdverlies, voor zowel vracht- als personenvervoer, ons land een slordige 1,3 miljard euro per jaar kost. De

resterende 100 miljoen euro is de prijs die het milieu (onder andere CO₂ én luchtvervuiling) betaalt.

Brussel of Diksmuide

Voor zijn berekening bracht het Planbureau eerst de verkeersbelastingen (inclusief accijnzen op brandstof) en de externe kosten in kaart (veroorzaakt door files, luchtvervuiling, CO₂-uitstoot) om vervolgens na te gaan in welke mate de belastingen de kosten dekken - de zogenaamde 'internalisering' van kosten.

Wat blijkt? Terwijl alle wagegebruikers ongeveer dezelfde belastingen betalen, verschillen de kosten sterk naargelang van de plaats en het tijdstip. Een auto die zich tijdens de al verzadigde spits in het Brusselse verkeer waagt, veroorzaakt veel meer kosten dan, bijvoorbeeld, tussen Diksmuide en Ieper (zie tabel). In steden als Brussel en Antwerpen overschrijden de kosten veroorzaakt door wagegebruikers ruimschoots de belastingen die ze betalen, terwijl verplaatsingen met de wagen in meer landelijke gebieden, waar amper verkeersopstoppingen zijn, nu net minder aan de maatschappij kosten dan ze aan belastingen op-

File- en milieukosten versus huidige transportbelastingen voor personenwagens

in euro per voertuigkm	kosten	belastingen	verschil
Brussel spits	1,01	0,06	0,95
Antwerpen snelwegen, spits	0,66	0,06	0,60
Buiten de agglomeraties snelwegen, dal	0,05	0,06	-0,01

DS Infografiek | Bron: Federaal Planbureau

brengen (accijnzen, verkeersbelasting of belasting op inverkeerstelling).

Om dat onevenwicht opnieuw in balans te brengen stelt het Planbureau een verschuiving van de lasten voor. Het rekende een fundamentele hervorming door, waarbij alle externe kosten gedekt worden door bijdragen van de gebruiker. In dat scenario sneuvelen ook alle subsidies voor openbaar vervoer en salariswagens. Dat zou de schatkist jaarlijks zo'n 8,7 miljard euro opleveren, maar ook het gebruik van trein, tram en bus drastisch doen dalen (48 procent minder reizigers tegen 2024). Dat mag niet

verbazen, wetende dat de overheid voor een treinpendelaar wiens woon-werkverkeer ook nog eens (deels) vergoed wordt in het zogenaamde 'derdebetalersysteem', nu 65,7 procent van zijn verplaatsingskosten betaalt. Bij de gemiddelde gewone treinreiziger is dat 44,5 procent, bij bestuurders van een salariswagen 55,1 procent.

'Bescheiden taxshift'

'Maar zo'n radicale ommezwaai lijkt politiek moeilijk haalbaar', zegt Alex Van Steenberghe, medeauteur van de studie. 'Zo'n simulatie geeft eerder een richting aan. Op korte termijn zijn minder ingrijpende hervormingen denkbaar. Een slimme tol rond Antwerpen en Brussel (in de piekuren, red.), bijvoorbeeld, die gecompenseerd wordt via de verkeersbelasting. Maar dat vergt dan wel coördinatie tussen de gewestelijke overheden in dit land.' Zo'n 'bescheiden taxshift' zou al aanzienlijke welvaartswinsten opleveren, denkt het Planbureau. In de eerste plaats omdat de wagens dan beter verspreid zijn in tijd en plaats. Omdat er niet per se minder wagens zouden rijden, zijn de effecten voor het milieu en klimaat beperkt.

Vlaams-Brabant
06 6755024590175



De Standaard/West-Vlaanderen 06/09/2019, bladzijde 1

All rights reserved. Gebruik and reproductie enkel mits toelating van de uitgever via De Standaard/West-Vlaanderen

