

“Kilometerheffing moet slimmer worden”



* Gazet van Antwerpen/Metropool Zuid, Gazet van Antwerpen/Mechelen, Gazet van Antwerpen/Metropool Stad, Gazet van Antwerpen/Metropool Noord, Gazet van Antwerpen/Kempen, Gazet van Antwerpen/Waasland

De kilometerheffing is ingevoerd, met veel ongenoegen als gevolg. Toch is het volgens UA-econoom professor Thierry Vanelslander een eerste stap in de richting van vlotter en veiliger verkeer.

De kilometerheffing voor vrachtwagens was in België amper van start gegaan, of van vele kanten klonk de roep om ze al onmiddellijk af te voeren. Niet helemaal onbegrijpelijk: technische problemen met de werking van de 'kastjes' (OBU's) die het vervoer moeten registreren, lange files vrachtwagens aan de grenzen om nog snel te registreren, een 'Belgisch compromis' met btw te betalen in Wallonië maar niet in Vlaanderen en Brussel, en insgelijks zo'n compromis wat het netwerk betreft: alleen snelwegen in Vlaanderen, alle wegen in Brussel, en snelwegen en een aantal gewestwegen in Wallonië, met lange files door blokkerende ontevreden vrachtwagenchauffeurs als gevolg.

Maar in al die woede en frustratie dreigt het kind met het badwater weggespoeld te worden. Alle transport - ook binnenvaart en spoorvervoer trouwens - veroorzaakt externe effecten: positieve (werkgelegenheid, toegevoegde waarde voor de economie, belastinginkomsten...), maar jammer genoeg ook negatieve: files, schade aan het netwerk, uitlaatgassen, lawaaihinder en ongevallen. De term 'extern' ligt in het feit dat voor de negatieve effecten de veroorzaker maar beperkt betaalt: met de accijnzen bij het tanken en de verkeersbelasting wordt een deel onrechtstreeks betaald, maar verre van alles. De niet-vergoede schade die anderen leiden door de negatieve externe effecten van transport, worden door die anderen gedragen: ieder onder ons verliest tijd in de dagelijkse files, en bij ongevallen vergoedt de verzekering maar een deel van de effectieve kost en helemaal geen morele schade of opportuniteitskosten. En uiteindelijk worden vele kosten vaak op de maatschappij (de overheid) afgewenteld: voor wegeaanleg en -onderhoud betalen wijzelf via onze belastingen, evenals voor verzorging van mensen die ziek worden door de uitstoot of die doof worden, en voor arbeidsongeschiktheid van gewonden.

Dat laatste is des te problematischer in een klein land met een centrale Europese ligging als België, dat op een knooppunt van Europese snelwegen ligt, die dan ook door heel wat niet-Belgen worden gebruikt, vooral voor vrachtvervoer. Zij betalen in België geen verkeersbelasting en als ze hier ook niet tanken, vergoeden ze zelfs helemaal niets van de externe kosten die ze in ons land veroorzaken. Wij draaien dus als belastingbetalers op voor kosten van transport waar we heel vaak niets mee te maken hebben: goederen die van pakweg Denemarken naar Spanje worden vervoerd, bijvoorbeeld.

Unieke kans op verandering

Een goed opgezette kilometerheffing biedt dan ook een unieke kans om daar verandering in te brengen: eindelijk kunnen we buitenlanders hun aandeel in onze externe kosten mee laten betalen, wat netto betekent dat er bij ons minder belastingen nodig zijn om de geleden schade maatschappelijk te dragen. We gaan ervan uit dat dit geld nuttig wordt ingezet voor de maatschappij en niet in een zwart gat verdwijnt: met wat creativiteit kan het zelfs worden gebruikt om onze economie te stimuleren.

Maar er is meer: met een heffing die onmiddellijk aan het volume transport gekoppeld is, zo flexibel mogelijk, moeten we wellicht ook minder externe kosten dragen, omdat er minder en anders getransporteerd zal worden. Minder, omdat de brede transport- en logistieke sector op zoek zal gaan naar efficiëntere oplossingen: minder lege of halflege ritten bijvoorbeeld door vaker lading te zoeken op de terugweg. En anders, omdat bijvoorbeeld meer binnenvaart en op langere afstand ook spoor meer concurrentiële alternatieven zullen worden. Vele wegvervoerbedrijven diversifiëren zich trouwens ook al in de richting van die sectoren. Maar ook anders omdat wat nog met vrachtwagens zal gaan, in almaar schonere voertuigen zal getransporteerd worden: vrachtwagens hebben met de EURO6-norm al een grote milieuslag gemaakt, maar verdere verbetering is mogelijk.

Nog lange weg te gaan

Dat alles vereist wel dat een kilometerheffing zo flexibel mogelijk is: naargelang voertuigtype (schoon of vervuilend), tijdstip in de dag (in de spits of daarbuiten) en plaats (in een filegebied of daarbuiten). En daar hebben we nog een weg te gaan: de kilometerheffing zoals nu in België ingevoerd, differentieert deels naar type voertuig, maar helemaal nog niet naar plaats en tijd. Dat betekent onder meer dat ze nog geen structurele oplossing biedt voor files. Bovendien moet, om dat laatste te bereiken, ze ook gelden voor personenwagens, want anders dreigt veel ruimte die op de weg vrijkomt door minder vrachtwagens snel te worden ingevuld door meer personenwagens, waarbij het openbaar vervoer het omgekeerde bereikt van wat het wil bereiken: meer mensen uit de auto halen. Om nog te zwijgen van een level playing field tussen de modi voor goederenvervoer, dat er idealiter ook is.

Maar laat ons nu maar eerst beginnen met de kwalen weg te werken rond de pas ingevoerde kilometerheffing. Zoniet dreigt het kind met het badwater te worden weggegooid en staan we verder af van waar we in de toekomst zouden moeten staan: in een wereld met zo weinig mogelijk files, luchtvervuiling, lawaaihinder en ongevallen.

Thierry Vanelslander

Copyright © 2015 Concentra. Alle rechten voorbehouden