



Kilometerheffing: Standpunt UPTR

Aandachtspunten:

1. Principe: "de vervuiler betaalt":

UPTR blijft verbaasd over het feit dat men de invoering van een kilometerheffing op het principe van "de vervuiler betaalt" baseert, terwijl de accijnzen op brandstoffen al volledig volgens dit principe worden berekend... Hoe meer wij rijden, des te meer consumeren we en betalen we (accijnzen)En we betalen nog meer, als het voertuig verouderd en / of onvoldoende energie-efficiënt is, of als we tijdens de spitsuren in de file staan!

2. Kilometerheffing versus wegvignet:

De opmerkingen van UPTR beperken zich tot het aspect 'kilometerheffing' omdat het maken van een onderscheid maken tussen zware en lichte voertuigen geen zin heeft in termen van mobiliteit.

De recente voorstelling van de vooruitzichten van de evolutie van de vraag naar vervoer in België tot 2030 en de daarop volgende debatten hebben duidelijk gemaakt dat het probleem van de (groeierende) verkeerscongestie voornamelijk het gevolg is van het gebruik (misbruik) van de auto (die vooral wordt ingezet om andere redenen dan voor woon-werkverkeer).

In termen van mobiliteit, heeft het werk van het Planbureau ook de totale absurditeit en het weerzinwekkende populisme aangetoond van een budgettair neutraal wegvignet voor automobilisten.

- ➔ UPTR pleit voor een stelsel van belastingheffing **voor alle voertuigen**, ongeacht de grootte, om de belastinggrondslag over een zo breed mogelijk aantal weggebruikers te verspreiden en zo de financiële impact die van een specifieke categorie van voertuigen (professionele vervoerders) geëist wordt, te verminderen.

Deze denkpiste wordt ook aanbevolen door het Planbureau dat stelt dat zij als enige een positief effect op het vlak van mobiliteit zal hebben!

- ➔ UPTR pleit daarom op zijn minst voor de integratie van voertuigen van 3,5 ton of meer in het belastingstelsel van de kilometerheffing, alsmede voor werkvoertuigen en landbouwvoertuigen (waarvan de vrijstelling van de kilometerheffing niet meer gerechtvaardigd kan worden op grond van het principe van 'de vervuiler betaalt' ...).

3. Het vervangen van het Eurovignet en het betrokken wegennetwerk:

De kilometerheffing moet zich noodzakelijkerwijze inschrijven in de vervanging van het huidige Eurovignet en mag daarom enkel betrekking hebben op het huidige Eurovignetnetwerk.

Ook fiscaal gezien, zou het systeem van kilometerheffing noodzakelijkerwijs moeten worden beschouwd als een "retributie" zodat zij aftrekbaar is in het kader van de vennootschapsbelasting (of eventueel personenbelasting).

4. Principe: de "aanpassing van het tarief":

✓ Afhankelijk in de tijd:

Aangezien, volgens de statistieken van het Planbureau, zijn 80% van de opstoppingen het gevolg zijn van het gebruik van de auto, komt het feit dat enkel voor vrachtwagens een tariefmodulering wordt voorzien op basis van de tijd (piek- en daluren, dag en nacht) als onzinnig over.

De huidige overconsumptie van brandstof door de files zou op zich al veel weggebruikers moeten aanzetten om hun verplaatsingen te vervroegen of vertragen.

Als dat niet gebeurt voor het vrachtvervoer, dan komt dat doordat de vereisten van de industriële en commerciële ondernemingen dusdanig zijn dat zij, om organisatorische en bedrijfsredenen, eisen dat leveringen tijdens de klassieke kantooruren gebeuren.

Een verandering van de mentaliteit zal in het algemeen enkel gebeuren door een nieuwe arbeidsfiscaliteit, die werk buiten de klassieke uren stimuleert, en niet door een bijkomende belasting van enkel de transportondernemingen.

✓ In functie van de Euronorm:

UPTR heeft er geen bezwaar tegen dat de kilometerheffing rekening houdt met de Euronorm voor voertuigen, op voorwaarde dat dit model op realistische wijze rekening houdt met de normale afschrijvingstermijn van vrachtwagens.

✓ Op basis van de maximaal toegelaten massa (MTM):

UPTR heeft er geen bezwaar tegen dat kilometerheffing rekening houdt met het aantal assen, maar benadrukt dat dit er niet toe mag leiden dat er een modale transfer zou plaatsvinden van de vrachtwagen naar lichtere bedrijfsvoertuigen (met name bestelwagens van minder dan 3,5 ton), wat rampzalig zou zijn in termen van mobiliteit!

Dit risico werd duidelijk aangetoond door het Planbureau.

5. Zesmaandelijkse tariefevolutie:

UPTR wil de aandacht vestigen op het feit dat de transportsector in België voornamelijk bestaat uit kleine bedrijven (kmo's).

- 40% van de 8.615 transportbedrijven die (nog steeds) actief zijn in België in 2012, bestaat uit zelfstandige bestuurders, die met hun – enige – eigen vrachtwagen rijden.
- Bij deze 40% zelfstandige bestuurders (chauffeurs), komen 34% van de bedrijven waarvan de gehele vloot niet groter is dan 5 Belgische vrachtwagens.
- Slechts 113 Belgische bedrijven (1,37% ...) hebben een vloot van 50 vrachtwagens of meer...

De steeds weerkerende moeilijkheid voor de transportsector is de weerslag van de meerkosten op de klanten.

UPTR betreurt het zeer dat op dit moment nog geen onderzoek werd uitgevoerd naar de economische impact van de invoering van een kilometerheffing in België, noch voor de industrie en de handel in het algemeen, noch voor de transport- en logistieke sector in het bijzonder.

UPTR waarschuwt ervoor dat het risico groot is dat de kilometerheffing industriële klanten van Belgische vervoerders ertoe zal aanzetten om van transporteur te veranderen en (dit niet alleen voor hun internationale transporten ...) voor buitenlandse vervoerders (ex-Oostbloklanden) te kiezen die, dankzij veel lagere loonkosten, ervoor kunnen zorgen dat de transportkosten voor de industrie ongewijzigd blijven.

Bovendien is het ondraaglijk om aan kmo's om de zes maanden een tariefdiscussie op te leggen.

Alle economische actoren (vervoerders en anderen) hebben een minimum van voorspelbaarheid op de korte en middellange termijn nodig.

→ Voor UPTR moeten eventuele tariefwijzigingen worden uitgevoerd na ten minste twee jaar.

6. Technologie van het systeem:

Voor UPTR is de gebruikte technologie van minder belang, als het systeem maar **eenvoudig te gebruiken** is en **in combinatie kan gebruikt worden** met reeds bestaande systemen.

De UPTR pleit daarom voor een systeem dat zo flexibel mogelijk is en waarvoor **geen installatiekosten** moeten worden betaald.

Een enkele OBU die kan aangesloten worden op een voeding (via sigarettenaansteker) is bijvoorbeeld tegenwoordig al genoeg om tol te betalen op de Franse nationale wegen en autosnelwegen, op de Spaanse autosnelwegen en voor het gebruik van de Liefkenshoektunnel.

7. Controle van buitenlandse transporteurs:

UPTR wil de aandacht vestigen op het belang van een effectieve controle van buitenlandse transporteurs die door België passeren.

Op dit moment stelt UPTR zich vragen bij de efficiëntie van de controles op de betaling van het Eurovignet door buitenlandse transporteurs ...

Tegelijkertijd vindt UPTR het niet nodig om een nieuwe controledienst op te richten die als enige taak de controle van de betaling van de kilometerheffing zou hebben!

Ook al lijkt het absurd, België kent nu al regionale diensten (domaniale politie en agenten van Wegen en Verkeer) die de exclusieve bevoegdheid hebben om asovertbelasting te controleren. Deze hebben geen wettelijke bevoegdheid om het Eurovignet, de rij- en rusttijden of transportvergunningen te controleren ...

UPTR hoopt dat de invoering van de controle van een kilometerheffing geen middel is om nieuwe ambtenaren aan het werk te zetten ...

8. Toewijzing van de inkomsten:

Aangezien het beginsel van fiscale neutraliteit door de politiek niet werd behouden voor de kilometerheffing, wil UPTR de absolute noodzaak te benadrukken om de opbrengsten van de kilometerheffing uitsluitend toe te wijzen aan de verbetering van de infrastructuur, voornamelijk wegen, met het oog op de vermindering van de verkeersopstoppingen (en dus indirect de kosten verbonden aan de stilstand van de voertuigen).

UPTR baseert dit verzoek op cijfers van het Planbureau, dat ondanks een verbetering op het gebied van een stijging van de ladingsgraad van vrachtwagens (in ton / voertuigen), toch een algemene stijging van het goederenvervoer verwacht met 68% (+ 44 % van de vrachtwagens, bestelwagens met 71%) tussen 2008 en 2030, en het planbureau wijst erop dat **een kilometerheffing op vrachtwagens vrijwel geen effect zal hebben op de verkeerscongestie...**