

FEBIAC SCHAART ZICH ACHTER SLIMME KILOMETERHEFFING

8,7 cent per km in de spits

Als we niets ondernemen, zal het fileleed de komende jaren drastisch toenemen, stelt Febiac. Daarom breekt de autosector een lans voor een kilometerheffing. 'Als de autosector dan toch belast wordt, kan het maar beter slim gebeuren.'

VAN ONZE REDACTEURS
LUC COPPENS
DRIES DE SMET

BRUSSEL | Febiac pleit voor het rekeningrijden. De automobiel-federatie wil de huidige belastingen op het bezit van een wagen vervangen door een belasting op het gebruik. In het voorstel dat consultancybedrijf PwC in opdracht van Febiac uitwerkte, zou een bestuurder 3,7 cent betalen per kilometer. Op de tijdstippen en plaatsen die filegevoelig zijn, wordt dat 1 tot 5 cent meer, afhankelijk van het inkomen. Wie met een groene wagen rijdt, krijgt korting. Om kilometerheffing mogelijk te maken, wordt elke auto uitgerust met een boordcomputer die alle ritten registreert. Dat Febiac een belastingvoorstel op tafel legt, is opmerkelijk. De federatie klaagde al vaak dat de overheid de autosector als een melkkoe ziet. 'Het is misschien verrassend dat net wij nieuwe belastingen voorstellen', zegt Febiac-voorzitter Thierry van Kan. 'Maar er is geen keus. Het groeiende immobilisme is de grootste uitdaging voor de komende jaren. En als de auto toch belast wordt, dan kan dat maar beter intelligent en nuttig gebeuren.' Ook Groen toonde zich - minder verrassend - het afgelopen weekend een voorstander van rekeningrijden.

28 kilometer minder file

Febiac benadrukt dat de voorstellen budgetneutraal zijn: doordat andere belastingen - die op de in- en uitverkeer, de jaarlijkse verkeersbelasting en een gedeelte van de brandstofaccijnzen - afgeschaft worden, betalen zowel bedrijven als gezinnen na de invoering van het rekeningrijden evenveel als vandaag. Binnen die groepen zijn er wel verschuivingen. Wie een kleine benzinewagen bezit en minder dan 13.000 kilometer rijdt, is met rekeningrijden beter af. Bij een middelgrote dieselwagen ligt het kantelpunt op 19.500 kilometer: wie meer rijdt, betaalt in het nieuwe systeem meer dan vandaag. Het effect van rekeningrijden zullen we volgens Febiac en PwC met een voelen: de dagelijkse files zullen

Wat kunnen we tegen 2020 verwachten van rekeningrijden?

Fileleed
-28 km
dagelijkse files

3 dagen
per jaar minder in de file



Maatschappelijke kost

-12%
dat komt overeen met
700 miljoen
euro

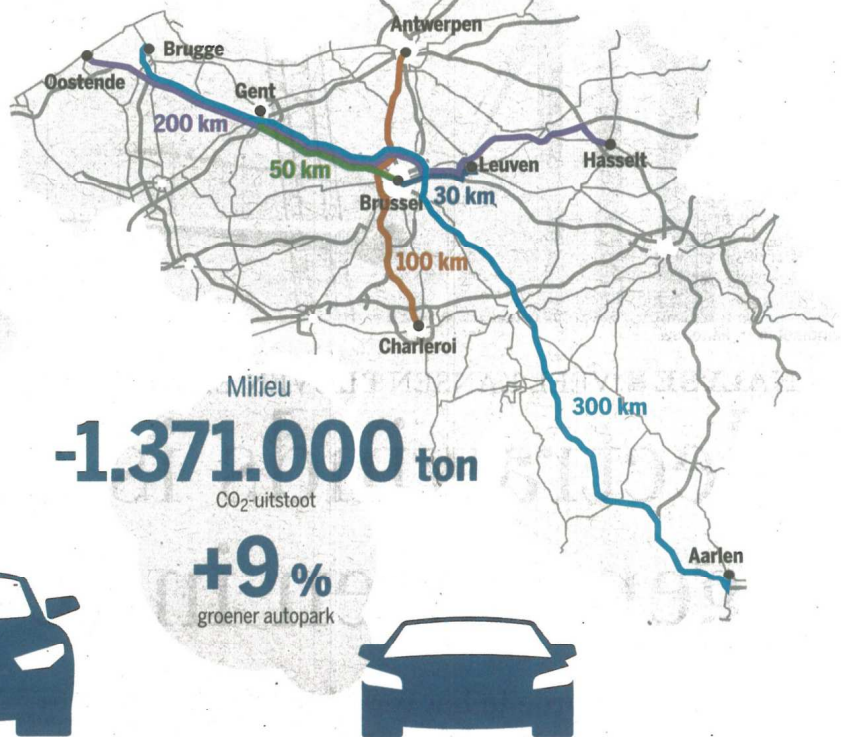


DS-Infografiek | Bron: Febiac, PwC

len gemiddeld 28 kilometer korter worden. Per dag zouden we zo'n twintig minuten minder in de file staan. Maar PwC voegt er meteen aan toe dat die berekeningen met een korrel zout te nemen zijn. De cruciale vraag is immers of automobilisten hun rijgedrag zullen aanpassen, en net dat is moeilijk in te schatten. Veel werknemers kunnen wel hun werkuren aanpassen, maar de uren van pakweg de school of de kinderopvang zijn minder flexibel. Onderzoekinstituut Transport & Mobility Leuven rondde vorig jaar

Wat kost een rit?

Bedragen in euro	DAL		PIEK		30 km		50 km		100 km		200 km		300 km	
	Tarieven	30 km	50 km	100 km	200 km	300 km	30 km	50 km	100 km	200 km	300 km	30 km	50 km	100 km
Groen en jong	0,66	2,16	1,10	3,60	2,20	7,20	4,40	14,40	6,60	21,60				
Basistarief	1,11	2,61	1,85	4,35	3,70	8,70	7,40	17,40	11,10	26,10				
Oud en vervuילend	1,56	3,06	2,60	5,10	5,20	10,20	10,40	20,40	15,60	30,60				



Milieu
-1.371.000 ton
CO₂-uitstoot
+9%
groener autopark



SNEL

Het groeiende immobilisme is de grootste uitdaging van de komende jaren, aldus Febiac. Met een heffing van 8,7 cent per kilometer zouden we gemiddeld 20 minuten per dag minder in de file staan.

een proefproject af met gelijkaardige kilometerprijzen. 'We stelden vast dat de helft van de bestuurders hun gedrag aanpast', zegt onderzoe-

ker Sven Maerivoet. 'Er werd niet minder gereden, maar het verkeer verschuift naar de rustigere momenten van de dag. In de ochtendspits werd 10 procent minder gereden, in de avondspits was dat zelfs meer dan 10 procent. Dat is veel: een paar procenten kunnen voldoende zijn om een file op te lossen.' De grootste vraag voor rekeningrijden is of er een maatschappelijk draagvlak voor is. Hoewel het voorstel geen belastingverhoging inhoudt, zal het toch zo gepercipieerd worden omdat het de kosten van

autorijden erg tastbaar maakt. Ook Van Kan beseft dat daar het kalf gebonden ligt. 'Is een consument klaar om te stemmen voor een partij die rekeningrijden voorstelt? Goede vraag. Cruciaal is dat het goed uitgelegd wordt. Er wordt vaak aangehaald dat het niet eerlijk is dat grote verbruikers zwaarder belast worden. Maar vindt u het eerlijk dat een grootmoeder die maximaal 3 kilometer per dag rijdt nu evenveel belast wordt als haar zoon die vertegenwoordiger is en heel wat kilometers afmaakt?'

Corridorrijden als alternatief

'We zijn het met Febiac eens dat het rijden met een auto meer en het bezit ervan minder moet belast worden', zegt woordvoerder Maarten Matienko van automobilistenvereniging VAB. 'Maar of rekeningrijden de oplossing is? 'We weten er ook heel weinig van, gewoon omdat het nog nergens wordt toegepast voor auto's'. Matienko gelooft alleszins meer in 'corridorrijden', waarbij je betaalt als je een bepaalde zone binnenrijdt tijdens de spitsuren. 'Het hele gebied binnen de Brusselse bui-

tenning kan zo'n zone zijn.' 'Corridorrijden bestaat al in een aantal landen. Soms werkt het, soms niet. Alles hangt af van het alternatief, en voor een pendelaar op de twee is dat er niet, of toch niet tegen een redelijke prijs.' Toch blijkt volgens Matienko dat autorijders hun gedrag wel degelijk aanpassen als ze zich bewust zijn van de kostprijs. 'Zo antwoorde 63 procent van de bedrijfsrijders dat ze vaak tot zeer vaak in de file staan, tegen 24 procent voor de privérijders.'

Geen geïsoleerde maatregel

Rekeningrijden is geen geïsoleerde maatregel. Hij past in een reeks van zes. Die moeten deels gefinancierd worden met de 1,3 miljard euro meeropbrengsten van de andere fiscale aanpak.

- Gebruik een deel van de parkeeropbrengsten in de stad voor de aanleg van goedkope of gratis parkings aan de rand.
- Stel tweewielers vrij van de kilometerheffing en laat hun bestaande fiscale voordelen ongemoeid.
- Verruim de vervoerkeuze voor de laagste inkomens en ken hen

een mobiliteitsbudget toe dat gefinancierd wordt door de overheid. Verruim ook de vervoerkeuze voor werknemers en geef hen via de werkgever een mobiliteitsbudget waarop geen fiscale of sociale bijdragen zijn verschuldigd.

- Maak telewerken aantrekkelijker door werkgevers een korting van 35 cent per uur toe te kennen op hun RSZ-bijdrage.
- Verhoog het afschrijvingspercentage voor echt schone wagen (elektrische en hybride plug-in, red.) van 120 tot 140 procent.