



PROGRAMMADECREET BO25

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Voorontwerp van programmadecreet van de begrotingsopmaak 2025	
Adviesvrager	Ben Weyts – Vlaams minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn	
Ontvangst adviesvraag	25 oktober 2024	
Goedkeuring raad	6 november 2024 (via schriftelijke procedure)	
Contactpersoon	Ann Wuyts	awuyts@serv.be

De heer Ben WEYTS

Viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Koolstraat 35

B-1000 Brussel

Programmadecreet Begrotingsopmaak 2025

Mijnheer de minister

U vroeg de MORA op 25 oktober bij hoogdringendheid om advies over het ontwerp van programmadecreet begrotingsopmaak 2025. Dit advies gaat enkel in op de aanpassing van de tarieven van de kilometerheffing (Afdeling 7 – art. 51). De Vlaamse Regering verhoogt met dit decreet de tarieven van de kilometerheffing voor vrachtwagens met als doel een modal shift te creëren om de klimaatdoelstellingen uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2023 te halen.

De MORA roept de Vlaamse Regering op om te **stoppen met ad hoc aanpassingen** aan de kilometerheffing voor zware vrachtwagens, maar wijzigingen in te bedenken in een prijsbeleid voor alle vervoersmodi dat past in een overkoepelend mobiliteitsbeleid. De Vlaamse Regering moet dringend werk maken van een hertekening van de Vlaamse verkeersfiscaliteit richting meer belasten van gebruik in plaats van bezit en de principiële beslissing nemen om een systeem van algemene en slimme kilometerheffing in te voeren dat gestoeld is op de principes opgenomen in het MORA-advies ter zake (dd. 31 mei 2024)¹.

Voor de MORA is de voorgestelde tariefverhoging een **louter fiscale maatregel** om extra inkomsten te genereren. De MORA verwacht **geen modal shift** door deze tariefaanpassing. Sinds de invoering van de kilometerheffing in 2016 is die nog niet vastgesteld. Als de Vlaamse Regering beschikt over cijfers die dit wel aantonen, vraagt de raad deze te delen met het mobiliteitsmiddenveld.

De raad verwacht dat de geplande **sturing naar emissieklassen maar weinig effect** zal hebben. Bij de invoering heeft de kilometerheffing effectief geleid tot een versnelde vergroening van het vrachtwagenpark. Hierdoor is het aandeel vrachtwagens klasse EURO IV en lager momenteel nog zeer beperkt. De voorgestelde tariefdifferentiatie, waarbij de properste voertuigen procentueel de grootste prijsstijging krijgen, zal niet zorgen voor een verdere vergroening.

¹ MORA (2024) Naar een algemene kilometerheffing, 31 mei 2024.
<https://www.serv.be/node/16606>

Lichtere vrachtwagens (3,5 ton tot 12 ton) krijgen een grotere korting. Dit lijkt logisch aangezien de kilometerheffing is ingevoerd als een **infrastructuurheffing** waarbij vrachtwagens moeten betalen voor het gebruik van de infrastructuur. Er moet echter vermeden worden dat er een verschuiving optreedt naar meerdere lichte voertuigen (zowel boven als onder 3,5 ton) omdat zij hogere externe kosten veroorzaken, de zogenaamde **camionettisering**.

Ondanks dat de kilometerheffing een infrastructuurheffing is, vloeien de inkomsten slechts in beperkte mate terug naar infrastructuur. De MORA vraagt om de **netto-opbrengsten** te gebruiken voor **investeringen** in (onderhoud van) infrastructuur van alle mogelijke (weg)beheerders en voor **mobiliteit** voor alle vervoersmodi, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. De MORA dringt er op aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur, om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer te beperken en het vervoer verder te vergroenen.

De raad vindt het positief dat de Vlaamse Regering de tariefaanpassing meer dan een half jaar **op voorhand aankondigt** en deze laat samenvallen met de indexering. Dit sluit aan bij de vraag van de MORA om slechts één aanpassing per jaar te voorzien. De raad onderstreept echter het belang van voorspelbare tarieven over meerdere jaren, zodat bedrijven dit kunnen meenemen in hun aankoop- en afschrijfbeleid.

De aanpassing en indexering van de tarieven in het midden van het jaar zijn echter bedrijfstechnisch niet ideaal. De meeste contracten tussen transportdienstverleners en bedrijven worden op het einde van een jaar heronderhandeld. Een **verschuiving van de indexering van 1 juli naar 1 januari** zou daarom beter aansluiten bij de werking van de transportsector. Wat zou betekenen dat de tariefaanpassing uit dit programmadecreet pas ingaat op 1 januari 2026.

In het regeerakkoord 2024-2029 leest de MORA dat er nog een **aantal wijzigingen aan de verkeersfiscaliteit** van zowel personen- als goederenvervoer te verwachten zijn. De raad verzoekt de Vlaamse Regering om een grondig wetenschappelijk onderzoek te voeren naar deze mogelijke wijzigingen en op basis daarvan een **maatschappelijk debat te organiseren** met voldoende tijd voor een diepgaande bespreking. De raad vraagt nadrukkelijk om deze wijzigingen niet door te voeren in een programmadecreet, gezien de korte adviestermijn onvoldoende is om maatregelen ten gronde te bespreken met het mobiliteitsmiddenveld.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter