

Samenvatting thesis: Socio-economische effecten en aanvaardbaarheid van rekeningrijden in Vlaanderen

Van 2008 tot 2030 verwacht het Federaal Planbureau een toename in het verkeersvolume van personenwagens met 23%. Samen met het wegverkeer nemen ook de externaliteiten toe. Deze omvatten congestie, milieuhinder, lawaaihinder, veiligheidsrisico's enzovoort. Om de negatieve impact van het verkeer op de samenleving te beperken, staan er de overheid een aantal instrumenten ter beschikking. Het gaat hierbij o.a. om sensibiliseringscampagnes, emissienormen, belastingvoordelen voor de gebruikers van bepaalde vervoerstypes, subsidies voor de aanschaf van milieuvriendelijkere voertuigen en belastingen op het bezit of het gebruik van de wagen. Dit laatste vormt precies het onderwerp van dit onderzoek. Er zijn immers stemmen die opgaan voor het invoeren van "Rekeningrijden", gedefinieerd als een variabele tolheffing afhankelijk van tijd, plaats en andere elementen die de negatieve effecten van wegverkeer bepalen. In deze thesis onderzoek ik de korte termijn effecten van rekeningrijden in Vlaanderen op Vlaamse gezinnen, ingedeeld op basis van hun inkomen, wat betreft de aanpassing van hun afgelegde afstanden en de belastingen die ze moeten betalen ten opzichte van de huidige situatie. Vervolgens link ik deze resultaten aan de aanvaardbaarheid van het systeem.

Door de externe congestiekosten via tolheffing door te rekenen aan de autogebruikers, zou de Vlaamse gemeenschap als geheel erop vooruit gaan. De welvaart in Vlaanderen zou stijgen. In de praktijk is marginale sociale kostenprijszetting (first-best) echter niet mogelijk. Er zijn immers marktperfecties en de overheid moet ook steeds rekening houden met een budgetbeperking. Daarom is ze genoodzaakt haar toevlucht te nemen tot second-best oplossingen die de beleidsdoelstellingen zo goed mogelijk waar maken gegeven de bestaande beperkingen. Hoewel er verschillende technische mogelijkheden zijn, voerde geen enkele Europese lidstaat rekeningrijden reeds in. Andere systemen voor tolheffing op de wegen werden, vooral voor zwaar verkeer, wel reeds geïmplementeerd.

Niettegenstaande transporteconomen de voordelen van rekeningrijden reeds jaren in de verf zetten, blijkt de aanvaardbaarheid van het systeem over het algemeen laag te zijn. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de daling in welvaart voor de weggebruikers, potentieel negatieve verdelingsaspecten, gepercipieerde ineffectiviteit van het systeem en het gebruik van de tolinkomsten. De drie verschillende scenario's om rekeningrijden te implementeren geanalyseerd in deze thesis, houden rekening met deze laatste factor. De inkomsten uit tolheffing werden immers steeds gebruikt om de bestaande belastingen (BIV: Belasting op Inverkeerstelling, JVB: Jaarlijkse Verkeersbelasting en brandstofheffingen) te verminderen.

De inkomens van de Vlaamse gezinnen zijn niet homogeen verdeeld. Het gros van de gezinnen (80%) heeft een netto maandinkomen tussen € 1 000 en € 4 000. 12% heeft een hoger en 8% een lager inkomen. De huidige transportbelastingen in Vlaanderen treffen de middenklasse het zwaarst. Zowel rijkere als armere gezinnen betalen proportioneel t.o.v. hun inkomen minder belastingen.

In dit onderzoek ging ik er steeds vanuit dat de overheid bij het invoeren van rekeningrijden de tarieven proportioneel aan de MECK stelt. Bij scenario 1 veronderstelden we een tolheffing die voldoende inkomsten genereert zodat BIV en JVB volledig afgeschaft kunnen worden bij gelijkblijvend overheidsbudget. Scenario 2 ging bovendien uit van een correctie van de brandstofheffingen. Voor scenario 3 werd de assumptie van volledige afschaffing van BIV en JVB verlaten. Naast een correctie van de brandstofheffingen omvatte dit laatste scenario een vermindering van BIV en JVB met 40%. De focus van mijn onderzoek lag steeds op de effecten op korte termijn.

Rekeningrijden volgens scenario 1 en 2 zorgt ervoor dat gezinnen uit de lagere inkomenscategorieën hun vervoersvraag sterker reduceren dan gezinnen uit de hogere categorieën. Bij scenario 3 zien we grotendeels het omgekeerde effect. Concluderend kan ik stellen dat de implicaties van rekeningrijden op de vervoersvraag van gezinnen naargelang het gezinsinkomen afhankelijk zijn van de precieze modaliteiten van het beschouwde systeem. De verwachte inkomsten die de overheid uit rekeningrijden wil halen en de precieze belastingen die ze vermindert, blijken van doorslaggevend belang.

Rekeningrijden zorgt in geval van de drie beschouwde scenario's steeds voor een belastingvermindering voor gezinnen uit de twee laagste inkomenscategorieën terwijl voor alle andere gezinnen de te betalen belastingen toenemen. Hoe meer het gebruik van de wagen belast wordt i.p.v. het bezit ervan, hoe meer lasten er op de schouders van rijkere gezinnen terechtkomen. Rekeningrijden staat volgens elk scenario garant voor een eerlijkere belastingverdeling dan nu het geval is. Dit resultaat is erg positief naar de aanvaardbaarheid van het systeem toe. Verdelingsaspecten zijn sterk afhankelijk van de concrete situatie. Potentieel negatieve resultaten op dit gebied dragen bij tot de lage algemene aanvaardbaarheid van rekeningrijden. Dit onderzoek toonde echter een positief effect op de welvaartsverdeling in Vlaanderen.

Het gebruik van de inkomsten uit tolheffing voor het verlagen van andere transportbelastingen met een minder sturend karakter, vormt een kenmerk van de geanalyseerde scenario's dat positief kan bijdragen aan de aanvaardbaarheid van rekeningrijden. Op deze manier slaagt het systeem er tevens in de welvaart van de weggebruiker te waarborgen. Hoe dan ook maakt rekeningrijden idealiter steeds deel uit van een pakket aan maatregelen. Andere onderdelen van dit pakket kunnen zijn: een

belastingvermindering elders, verbeteringen in het openbaar vervoer en investeringen in infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Een belastingvermindering elders kan zowel een reductie van andere transportbelastingen zoals geanalyseerd in deze thesis, als bijvoorbeeld een lastenverlaging op arbeid betekenen. Hoe dan ook is het met het oog op de aanvaardbaarheid van het systeem, van belang dat de inkomsten niet gewoon ten goede komen van het algemene budget, maar een specifieke bestemming hebben.

Om de publieke opinie te overtuigen van de positieve maatschappelijke effecten van rekeningrijden is het van uitermate belang dat de overheid duidelijk communiceert. Enkel op die manier is het mogelijk de Vlamingen te overtuigen van de gunstige effecten die rekeningrijden kan hebben. Hierbij denk ik bijvoorbeeld aan de algemene welvaartstoename en de eerlijkere verdeling van te betalen belastingen over gezinnen uit verschillende inkomenscategorieën. Een degelijke communicatiestrategie vanuit de overheid kan bovendien zorgen voor een aanpassing van de sociale normen. Naarmate de sociale druk om het systeem te aanvaarden, toeneemt, groeit de effectieve aanvaardbaarheid ervan. Om rekeningrijden te accepteren, moeten mensen ervan overtuigd zijn dat het systeem effectief zorgt voor een vermindering van verkeersvolume en bijgevolg van de files. Opnieuw kan een duidelijke communicatie van de te verwachten gunstige effecten op het verkeersvolume uitkomst bieden. Een testfase van het systeem tenslotte laat toe de Vlamingen vertrouwd te maken met de modaliteiten en positieve gevolgen van rekeningrijden op het verkeersvolume en de algemene welvaart.

Ter afsluiting geef ik graag nog een aanzet voor mogelijke vervolgprojecten. Het onderzoek in deze thesis maakte abstractie van de verschillen in tijdswaardering voor gezinnen met hogere dan wel lagere inkomens. Het meenemen van deze verschillen in de analyse werpt mogelijk een ander licht op enkele deelresultaten. Verder verdient de problematiek van bedrijfswagens aandacht in het kader van een potentiële invoering van rekeningrijden in Vlaanderen. Ook een onderzoek van de effecten van tolheffing op onze wegen op het buitenlandse verkeer en het vrachtvervoer is erg zinvol. Voorts is het zeker de moeite waard de oefening uitgevoerd in deze thesis te herhalen rekening houdend met de mogelijke substitutie van wagengebruik door openbaar vervoer. Ten slotte verdienen de effecten op langere termijn en op andere economische sectoren (general equilibrium analysis) ook de nodige aandacht.