Vlaams Parlement

370 (2014-2015) – Nr. 4
ingediend op 24 juni 2015 (2014-2015)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Martine Fournier en Björn Rzoska

over het ontwerp van decreet

tot invoering van de kilometerheffing
en stopzetting van de heffing van het eurovignet
en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit
van 13 december 2013 in dat verband

verzendcode: OPE

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:
Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;

Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;

de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;

de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;

Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;

de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;

Bart Somers, Emmily Talpe;

de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;

Ingrid Pira.

Documenten in het dossier:
370 (2014-2015) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2 en 3: Amendementen

INHOUD

I. Toelichting door de ministers 4
1. Situering 4
1.1. Achtergrond 4
1.2. Doelstellingen 4
2. Kerngedachten 5
2.1. Aanpassing samenwerkingsakkoord 5
2.2. Invoering kilometerheffing voor vrachtwagens 5
3. Modaliteiten 5
3.1. Kernprocessen 5
3.2. Handhaving en vrijstelling 6
4. Wegennet en tariefzetting 6
4.1. Wegennet 6
4.2. Tariefzetting 6
4.3. Budgettaire impact 7
4.4. Netto-ontvangsten 7
4.5. Advies van de MORA 8
5. Flankerend beleid 8
II. Algemene bespreking 8
1. Opmerkingen van de leden 8
2. Antwoorden van de ministers 11
3. Aanvullende vragen en antwoorden 13
III. Technische correctie 15
IV. Artikelsgewijze bespreking 15
V. Eindstemming 18
Gebruikte afkortingen 19
Tekst aangenomen door de commissie 20
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 18 juni 2015 het ontwerp van decreet tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband.

Het ontwerp werd in samenhang behandeld met het ontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (*Parl.St*. Vl.Parl. 2014-15, nr. 350/1-2).

De gezamenlijke presentatie van Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn en van Annemie Turtelboom, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie is opgenomen als bijlage op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be. Als bijlage is ook op de dossierpagina opgenomen: een door minister Turtelboom beloofde tabel met de nieuwe tarieven van de Duitse Maut (wegentol) vanaf oktober 2015.

I. Toelichting door de ministers

1. Situering

Minister *Ben Weyts* schetst de doelstelling van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens.

1.1. Achtergrond

Voorafgaand herinnert hij aan de achtergrond: het politieke akkoord van 2011 tussen de gewesten over de beprijzing van het wegverkeer en de vergroening van de verkeersfiscaliteit. Dat leidde tot het interregionaal samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 over de kilometerheffing voor vrachtwagens, de tariefmethodologie en de oprichting van Viapass. In juli 2014 werd dan de DBFMO-opdracht uitgeschreven, die werkt met pps en een single service provider. De geplande startdatum is 1 april 2016.

1.2. Doelstellingen

De doelstellingen zijn een rechtvaardige fiscaliteit volgens het principe 'de gebruiker betaalt', op basis van het reële gebruik van de weg, het gewicht (volgens MTT-klasse) en een faire bijdrage van alle gebruikers inclusief buitenlandse. De opbrengst gaat naar weginfrastructuur en begeleidende maatregelen.

Een tweede doelstelling is sensibilisering. Daartoe worden de tarieven gedifferentieerd volgens de EURO-emissieklassen (milieuparameters).

Het is ten slotte de bedoeling een enkel systeem voor de drie gewesten te creëren, waarin ondanks maximale afstemming (om onderlinge concurrentie te vermijden) eigen accenten mogelijk blijven. Vlaanderen neemt weliswaar het voortouw maar Brussel en Wallonië aligneren zich op het Vlaamse voorbeeld.

2. Kerngedachten

2.1. Aanpassing samenwerkingsakkoord

De aanpassing van het samenwerkingsakkoord gaat uit van een eerlijke gebruiksbelasting voor voertuigen in de gewichtsklasse boven 3,5 ton die al dan niet uitsluitend goederen vervoeren.

Het akkoord introduceert ook de mogelijkheid van tariefzones, naargelang het wegsegment (met begin- en eindpunt) of het tijdstip, en van een afstandsgerelateerd tarief per rijrichting.

De definities van heffingsplichtige en belastingschuldige worden in het akkoord gespecificeerd en daardoor verduidelijkt.

De verkeersbelasting voor leasingvoertuigen boven 3,5 ton, kan dank zij het samenwerkingsakkoord door elk gewest autonoom gewijzigd worden.

Voorts vermeldt minister Weyts de modaliteiten voor schorsing en administratieve boetes, en de verduidelijking van de vrijstellingen.

Het samenwerkingsakkoord bevat ook de tariefmethodologie. Minister Weyts presenteert een dia met de formule voor de kostprijsberekening, waarin alle factoren en varianten in rekening worden gebracht. Hij noemt de gewichtsklasse, de emissieklasse, tijd en plaats.

2.2. Invoering kilometerheffing voor vrachtwagens

Wat het ontwerp van decreet tot invoering van de kilometerheffing betreft, zijn de uitgangspunten een gebruiksbelasting op wegen (met uitzondering van de wegen die in concessie zijn gegeven, zoals de Liefkenshoektunnel), voor goederenvervoer vanaf 3,5 ton. De invoering is afgestemd tussen de drie gewesten, die dat gelijktijdig gaan doen. De kilometerheffing wordt ingekanteld in de Vlaamse Codex Fiscaliteit. De procedures worden geïntegreerd in de bestaande kernprocessen. En de invoering houdt tevens de omzetting in van de Europese richtlijn 1999/62/EC e.v.

Het ontwerp van decreet bevat de organieke omkadering, de modaliteiten en de kernprocessen. Het regelt de handhaving door het gewest, de tariefzetting en het bepaalt het wegennet.

3. Modaliteiten

3.1. Kernprocessen

Voor de DBFMO-opdracht is Satellic nv aangewezen als single service provider.

Een en ander moet passen in het Europese elektronische tolsysteem (EETS) volgens het principe '1 contract, 1 on-boardunit, 1 factuur'.

Voor de registratie en de berekening en aanrekening wordt een – aangekochte of gehuurde – elektronische registratievoorziening (OBU) verplicht. De OBU werkt met satellietpositionering en visualiseert het actuele tarief en het beschikbare saldo. De afrekening gebeurt dagelijks.

Het gewest treedt op als tolheffende instantie, terwijl de dienstverlener de verschuldigde heffing factureert aan de gebruiker en de geïnde heffingen doorstort aan het gewest.

3.2. Handhaving en vrijstelling

De handhaving is in handen van het gewest. De verificatie van OBU en de geregistreerde voertuigparameters gebeurt met 21 portieken en 12 semi-vaste installaties (met verplaatsbare meetapparatuur aan bruggen bijvoorbeeld). Bovendien worden er 18 mobiele controle-eenheden (voertuigen) ingezet. In Duitsland realiseert dezelfde aanbieder daarmee een sluitend systeem.

De verificatie en filtering van de gegevens gebeurt door de single service provider. Het handhavingscentrum is gemeenschappelijk voor de drie gewesten. Ambtenaren van de Vlaamse Belastingdienst vorderen de heffing en de boetes in.

De vrijstellingen zijn beperkt tot voertuigen van defensie, politie en brandweer, voertuigen die specifiek en exclusief voor medische doeleinden worden gebruikt, en land-, bos- en tuinbouwvoertuigen die beperkt gebruikmaken van de openbare weg en uitsluitend voor die activiteiten worden gebruikt.

4. Wegennet en tariefzetting

4.1. Wegennet

Minister Weyts toont een kaart met het Vlaamse wegennet waarop de tolwegen staan aangegeven.

De havengebieden in Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge zijn gevrijwaard. De minister vermeldt ook als wegen waarop de kilometerheffing niet geldt: het grootste deel van de N49, een groot stuk van de R4, een klein stukje van de N31 ter hoogte van Zeebrugge, en de R2 voor en na de Liefkenshoektunnel (waardoor die route attractiever wordt voor vrachtverkeer uit Nederland).

4.2. Tariefzetting

Minister *Annemie Turtelboom* stelt de tariefzetting voor, verwijzend naar de methodologie van het samenwerkingsakkoord. De maximale tarieven die lidstaten mogen doorrekenen aan weggebruikers voor het gebruik van de weginfrastructuur, zijn bepaald in de Europese richtlijn. Voor Vlaanderen is dat 16,7 eurocent per kilometer exclusief externe kosten. Na sectoroverleg en op advies van de MORA koos de Vlaamse Regering voor een – aanzienlijk lager – basistarief van 11,3 cent.

Naast die billijke vergoeding voor alle gebruikers van het hoofdwegennet, wil de regering bijsturen volgens twee factoren. De eerste is het gewicht, dat immers een indicatie is van de mate waarin een vrachtwagen schade kan berokkenen aan de infrastructuur. De categorie tussen 3,5 en 12 ton krijgt een korting van 5 cent op het basistarief, eveneens een vraag van de MORA. Dat is ook gerechtvaardigd omdat deze categorie thans nog niet onder het eurovignet valt, hoewel de Europese Commissie daar al lang op aandringt. De regering heeft er nu voor gekozen de forfaitaire verkeersbelasting voor deze categorie volledig te laten vallen en haar in te schakelen in de heffing volgens het reële weggebruik. Voor de categorie 12 tot 32 ton is er geen wijziging ten opzichte van het basistarief. Voor deze categorie wordt de verkeersbelasting verlaagd tot de EU-minimumtarieven. Voor de categorie boven 32 ton is er een lichte verhoging van 0,4 cent.

De tweede factor waarop de Vlaamse Regering wil sturen is milieu, uitgedrukt in externe kosten. Dat tarief zal variëren in functie van de EURO-emissieklasse van het voertuig. Zij toont daarbij tabellen met de toeslagen per EURO-emissieklasse, waarbij ze opmerkt dat dit voor de emissieklasse EURO 5 op vraag van de sector tot en met 2017 lager wordt gehouden dan het Duitse tarief, zodat zich al een verdere vergroening van het wagenpark kan voordoen. Tot dan zal EURO 5 hetzelfde niveau

hebben als EURO 6. Dat verandert in 2018, wanneer EURO 6 al een jaar of vier op de markt zal zijn en men EURO 5 als een meer vervuilend voertuig kan aanmerken. Met dit uitstel geeft de regering een mogelijkheid om de technologische evolutie op de markt te volgen.

Daarop presenteert ze de tarieftabellen die resulteren uit de combinatie van EURO-emissieklasse en gewicht. Deze tarieven zijn gealigneerd op de Duitse, behalve het lagere tarief voor de voertuigen onder 12 ton en de uitzondering voor EURO 5.

4.3. Budgettaire impact

Bruto-ontvangsten

Op basis van mobiliteitsprognoses wordt de budgettaire impact voor het Vlaamse Gewest geraamd op een bruto-ontvangst van ongeveer 500 miljoen euro vanaf 2017. Het gaat om ramingen. De reële inkomsten zullen pas gekend zijn als de kilometerheffing in voege is. De regering heeft er duidelijk voor gekozen om het tolgebied te beperken tot de grote assen voor het vrachtverkeer. De distributie van goederen op het lokale wegennetwerk en de lokale voor- en natrajecten van het snelwegennetwerk worden ontzien. Doordat een afstandsgebonden heffing veel meer uitgaat van digitale handhaving is de kostenstructuur volledig anders.

Voorts leidt de invoering van de kilometerheffing noodzakelijk tot de afschaffing van het eurovignet en verdwijnen die ontvangsten. Omdat de regering kiest voor een heffing volgens het reële gebruik, worden de forfaitaire verkeersbelastingen zo veel mogelijk verlaagd. Voor 3,5 tot 12 ton verdwijnen ze volledig en boven 12 ton zullen de Europese minimumtarieven gelden. Ook die inkomsten worden in de toekomst gederfd. De private partner zal natuurlijk ook een beschikbaarheidsvergoeding innen. Er is in 2016 eveneens een extra eenmalige mijlpaalvergoeding voor gerealiseerde investeringen. De interregionale entiteit Viapass krijgt voldoende werkingsmiddelen om op te treden als contract controller van Satellic.

Op verzoek van de sector wordt voorzien in een degelijke handhaving en daarvoor wordt op volgende kosten gerekend: de plaatsing van 20 vaste portieken op het Vlaamse wegennet, 12 mobiele controleapparaten die door de gewesten kunnen worden ingezet, de tewerkstelling van 63 vte bij de Vlaamse Belastingdienst, waarvan 31 voor het centrale handhavingscentrum in Brussel, 32 controleurs voor de mobiele patrouilles en 18 voor de bemanning van extra patrouillevoertuigen.

4.4. Netto-ontvangsten

De gewesten hebben tevens afgesproken hun gezamenlijke handhaving te optimaliseren om een goede pakkans te realiseren, aansluitend op de harmonisering van de tarieven. Het resultaat is dat de netto-ontvangsten uitkomen op 312,8 miljoen euro tot 2017 en 321,8 miljoen euro vanaf 2018. Uiteraard zal op het moment dat het systeem effectief werkt, bekeken moeten worden in welke mate deze raming van de budgettaire impact moet worden bijgesteld.

Minister *Ben Weyts* verklaart het verschil tussen 2017 en 2018 met een verwijzing naar de tijdelijke gelijkschakeling van EURO 5 en EURO 6. Hij herhaalt dat de regering de aanschaf van de meest groene aandrijving die beschikbaar is, wil stimuleren, maar ze geeft twee jaar extra de tijd aan wie recent nog in een nieuwe vrachtwagen met de emissienorm EURO 5 investeerde.

4.5. Advies van de MORA

Daarop legt de minister uit hoe de regering gevolg heeft gegeven aan de MORA-adviezen.

Dat het ontwerp past in een mobiliteits- en fiscaliteitsvisie blijkt uit de overstap naar een fiscaliteit waarin de gebruiker betaalt en uit de fiscale aftrekbaarheid.

Gebruikmakend van de controle-infrastructuur voor vrachtwagens kan ook een onderzoek gebeuren naar de opties voor de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens en naar de mogelijkheden van een differentiatie naar plaats en tijd van de heffing. Wat dat laatste betreft, lijkt de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens hem een goed moment, omdat vrachtverkeer op zich maar 3 tot 5% van het aantal verplaatsingen veroorzaakt, wat het sturende effect van een dergelijke differentiatie voor vrachtvervoer alleen sterk beperkt. Bovendien is de sector op zijn hoede omdat de heffing niet iedereen in dezelfde mate treft, gezien de verschillen in loonkosten.

Vlaanderen kan starten met dat onderzoek, dat uitvoeriger en realistischer kan worden dankzij de infrastructuur en de technologie die voor de meting van vrachtwagens wordt ingericht; zo is een proefproject over het hele Vlaamse grondgebied mogelijk. De invoering voor – ook buitenlandse – personenwagens zal niet voor deze legislatuur zijn. De minister vindt ze wel interessant omdat ze kan gekoppeld worden aan een belastingverlaging, investeringen in de wegen kan bekostigen en de vergroening van het verkeer kan stimuleren.

De MORA adviseert ook tot beperkte vrijstellingen, strenge handhaving en een beperkt en eenduidig wegennet. Welnu, die maken deel uit van het ontwerp.

Voor een derde aanbeveling, gedragen tarieven, die gelijkaardig zijn in de drie gewesten, is de regering natuurlijk afhankelijk van de twee andere. Ben Weyts herhaalt evenwel dat de regeringen in de andere gewesten zeggen zich op de Vlaamse tarieven te zullen aligneren.

Tot slot verwijst hij in antwoord op de geadviseerde terugvloei van de opbrengsten naar mobiliteit en infrastructuur naar het engagement van de regering om 100 miljoen euro extra te investeren in weginfrastructuur, bovenop de huidige 350 miljoen euro.

5. Flankerend beleid

Wat het flankerend beleid betreft, werden feitelijk al de volgende begeleidende maatregelen gerealiseerd: het eurovignet vervalt voor vrachtwagens van 12 ton en meer. Er komt een strikte handhaving en de vrijstellingen zijn beperkt.

Voorts vermeldt hij nogmaals de eerder genoemde verlaging van de jaarlijkse verkeersbelasting en de vrijstelling van de havengebieden.

II. Algemene bespreking

1. Opmerkingen van de leden

Björn Rzoska vergelijkt de getoonde wegenkaart met de kaart die de minister tijdens de gedachtewisseling op 19 maart in de commissie voorstelde[1]. Tot zijn verbazing is een heel deel van het wegennetwerk eruit gevallen. Dat geldt eveneens voor een belangrijk aandachtspunt dat de minister in een mededeling aan de Vlaamse Regering op 4 maart 2015 zelf nog naar voren schoof: ervoor zorgen dat

[1] *Hand*. Vl.Parl. 2014-15, C177, p. 3-32, en *Parl.St*. Vl.Parl. 2014-15, nr. 315.

het systeem geen sluipverkeer doet ontstaan. Dat durft het lid stevig te betwijfelen, want het onderliggende netwerk biedt wel degelijk ontsnappingsmogelijkheden, waardoor de voorliggende oplossing het probleem alleen maar groter zal maken.

Het kaartje uit maart was nochtans gebaseerd op verkeersmodellen die de administratie hanteert en de minister bevestigde toen dat vermijden van sluipverkeer een van zijn criteria was. Wat is ondertussen gebeurd? Het basistarief is verlaagd en alle tarieven zijn lager dan de Duitse. Wat heeft de minister voor die verlaging en voor de vermindering van het aantal tolwegen in de plaats gekregen van de sector?

Björn Rzoska concludeert dat er heel wat gaten zijn gekomen in wat in maart een robuust systeem leek. Afwijkingen uit het eurovignetsysteem zoals de Liefkenshoektunnel en de havengebieden begrijpt hij, maar waarom is er een onderbreking op de E34 en de R4 boven Brugge, die beide in het eurovignet zitten?

In verhouding tot het contract van 1,6 miljard euro met Viapass (ook al is slechts 62,5% daarvan voor Vlaanderen), stelt hij zich grote vragen bij de vandaag voorgestelde opbrengst van ruim 300 miljoen euro. In een annex bij de beslissing van de Vlaamse Regering van 28 januari 2015 werd de opbrengst nog op 694 miljoen euro geraamd. Hij gaat dan nog niet in op de slaagkansen van het pps-dossier bij het INR. Waarom werd het basistarief verlaagd sinds maart, terwijl de infrastructuurkosten op snelwegen 16,7 cent per km bedragen?

Zijn fractie steunt de vergroening van het wagenpark, maar waarom volgt de minister dan niet de Duitse tarieven voor EURO 5 en EURO 6? Waarom wordt dat onderscheid twee jaar uitgesteld en blijft men dan nog onder de Duitse tarieven?

Vervolgens vraagt het lid toelichting bij de doorbetalingsverbintenis voor het geval Viapass zijn contractuele verplichtingen ten aanzien van Satellic niet meer kan nakomen, waartoe de vorige Vlaamse Regering zich verbond. Volgens Björn Rzoska is deze volledige garantie een van de elementen die bemoeilijkt dat het INR het dossier buiten de begroting houdt.

Het lid merkt op dat de minister alleen reageert op het eerste MORA-advies uit maart, terwijl MORA, SERV en Minaraad thans – met de Raad van State – aanklagen dat de adviesprocedure over het laatste voorstel veel te krap was. De eerste vroeg meer tijd en de twee andere weigerden zelfs een advies af te leveren onder die voorwaarden. Aan de participatie van het middenveld is dus nog wel wat werk, concludeert hij. De MORA stelt in zijn laatste advies dat hij niet meer ziet wat de minister van plan is en welke opties hij neemt.

Het lid is het eens dat tijd- en plaatsdifferentiatie voor vrachtwagens niet volstaat om de mobiliteitsproblemen op te lossen, maar wanneer en hoe gaat de minister de – op zich positieve – tariefzones hard maken? Het vele geld dat het contract met Viapass kost, is verantwoord als het een performant systeem mogelijk maakt, waarin men – zij het voorlopig licht – kan sturen. Als differentiatie echt de bedoeling van de minister is, wanneer gaat hij dan die optie lichten en het tarief fijnmaziger maken?

De afbouw van het eurovignet noemt Björn Rzoska terecht, net zoals sommige andere flankerende maatregelen zoals de overgang van bezits- naar gebruiksbelasting. Heeft de minister evenwel gedacht aan afstemming met het buitenland, aangezien onze chauffeurs de grens over moeten. Zullen zij daarvoor opnieuw een eurovignet moeten kopen?

Waarom is de regering van mening dat zij voor het ontwerp geen advies van Europa nodig heeft?

De fractie van *Joris Vandenbroucke* is tevreden dat eindelijk een ontwerp van decreet over de kilometerheffing voorligt. Dat neemt niet weg dat heel wat kansen zijn gemist. De minister heeft het partijtje armworstelen met de sector snel verloren. Op het vlak van milieusturing is het bijzonder jammer dat de differentiatie tussen EURO 5 en EURO 6 uit het ontwerp is verdwenen. De motivering ervan klopt niet, want in feite hebben heel wat transportbedrijven in 2013 nog snel geïnvesteerd in de goedkopere EURO 5 vooraleer EURO 6 in 2014 verplicht zou worden. De minister beloont dus juist degenen die niet zijn meegegaan met de technologische evolutie. En wie toch al langer met EURO 5 reed en de afschrijvingsdatum nadert, wordt gestimuleerd om zich op de tweedehandsmarkt te begeven.

Een andere gemiste kans ligt bij de inkomsten, die zijn gehalveerd door een verlaging van het basistarief, een stuk lager dan het Duitse, en de inkrimping van het tolnetwerk. In de oorspronkelijke presentatie tijdens de genoemde gedachtewisseling zaten er nog 77 gewestwegen in, nu nog 18. Waarom zijn er zo veel uitgehaald? Wat is de logica?

Het lid geeft toe dat een kilometerheffing voor vrachtwagens alleen de files niet oplost, maar de minister kan daar wel toe bijdragen door de netto-opbrengsten te investeren in mobiliteit en infrastructuur, maar dan voor alle modi, zoals de MORA vraagt. Welnu, die opbrengsten zouden veel hoger zijn geweest zonder de genoemde daling en inkrimping.

Ook Joris Vandenbroucke hoopt dat tijd- en plaatsmodulering niet al te lang op zich laat wachten. Hoe wil de minister de effecten op het onderliggende wegennet opvolgen? Hoewel de administratie tijdens de gedachtewisseling liet uitschijnen dat het tolnetwerk eenvoudig kan uitgebreid worden als sluipverkeer of veiligheid dat vereisen, is de machtiging van de Vlaamse Regering daartoe op advies van de Raad van State beperkt tot gevallen van naamswijziging of categorisering. Wat betekent dat concreet? Kunnen wegen alleen toegevoegd worden bij decreet?

Zijn nog andere begeleidende maatregelen aan de sector beloofd, die vandaag nog niet zijn genoemd?

Lode Ceyssens noemt het ontwerp bijzonder ingrijpend. Hij heeft begrip voor de reactie van de transportsector maar wijst op de consensus bij de gewesten over het belangrijke dossier. Binnen- en buitenlandse vrachtwagens dragen voortaan gelijk bij aan het onderhoud van de wegen dankzij de verschuiving naar belasting op gebruik.

Het lid erkent dat de wijzigingen van bedragen en wegennet sinds het voorontwerp niet onbelangrijk zijn. Zij bieden echter zuurstof aan Vlaamse kmo's om in eigen streek te blijven werken. Dat vindt CD&V goed maar de fractie dringt ook aan op grondige en periodieke evaluatie, zowel wat de wegen betreft als de sectoren die vandaag met kleine winstmarges werken.

Voorts rekent hij erop dat de minister met de resulterende middelen een tandje bij steekt in belangrijke wegendossiers. Verder overleg met de sector is een goede zaak want de heffing heeft een draagvlak nodig. Hij besluit dat dit een belangrijke, eerste stap is in de richting van mobiliteitsturende belasting. Tot slot onderstreept hij dat zijn fractie de vraag ondersteunt naar een grootschalig en diepgaand onderzoeksproject met betrekking tot de kilometerheffing voor personenauto's.

Stefaan Sintobin legt uit waarom zijn fractie niet akkoord gaat met de kilometerheffing voor eigen transportbedrijven, al is zij er wel voorstander van om buiten-

landse te belasten. Na aftrek van de compenserende maatregelen kost zij de sector nog altijd 114 miljoen euro, wat een zware dobber is. Transporteconomen voorspellen dat de eindgebruiker de rekening zal betalen omdat de transporteurs de kosten zullen doorrekenen. Daarbij komt dat van de inkomsten slechts 100 miljoen euro wordt ingezet voor infrastructuurwerken, waarvoor de uitgaven veel lager liggen dan het Europese gemiddelde. Het argument van de mobiliteitssturing heeft geen wetenschappelijke onderbouw. Dat zal ongetwijfeld leiden tot het verdwijnen van bedrijven, het verlies van arbeidsplaatsen en hogere druk van goedkope concurrentie uit het Oostblok.

Wat de flankerende maatregelen betreft, vindt hij dat ze eigenlijk vooraf zouden moeten gaan aan de goedkeuring van het ontwerp van decreet. Dat er werkelijk zo veel over overlegd is, is twijfelachtig. Sommige transporteconomen waarschuwen zelfs voor de verschuiving van havenactiviteiten naar het buitenland. Directeur Philippe Degraef van Febetra wijst erop dat sinds 2009 in de Belgische sector 610 bedrijven en 6000 arbeidsplaatsen verdwenen door de hoge loonkosten en de uitbreiding van de EU. Voor hetzelfde internationale transport kost een Vlaamse chauffeur 5600 euro per maand aan zijn werkgever, een Slovaakse 2400. Een vrachtwagen van meer dan 32 ton die 80.000 km op tolwegen rijdt zal jaarlijks 10.240 euro betalen tegenover 1250 euro voor het eurovignet, een verhoging van 810%.

Wat was het resultaat van het overleg van de minister daarover met de transportsector? Wat beloofde hij nog buiten de reeds bekende flankerende maatregelen? Erkent hij dat de maatregelen zullen leiden tot het verdwijnen van binnenlandse bedrijven en duizenden banen, of heeft de sector ongelijk? Wat doet hij om de negatieve gevolgen weg te werken?

Paul Van Miert sluit zich grotendeels aan bij collega Ceyssens wat betreft het ingrijpende karakter van de ontwerpen. Zijn fractie ziet wat voorligt als de eerste stap in een totaal mobiliteitsplan waaraan de regering wil voortwerken. Wie vooruit wil moet moedige beslissingen nemen. De gebruiker laten betalen, is de enige weg. Vignetten vormen geen oplossing meer voor de noodzakelijke sturing. Ook vergroening kan alleen door variabelen in te brengen in de tarieven.

Zijn fractie besluit dat wat voorligt, redelijk ver gaat zonder onze economie uit de markt te prijzen, meer bepaald door onder de Duitse tarieven te blijven en door de maatregelen voor de havens. Ook hij wacht op de antwoorden van de minister over de flankerende maatregelen. Zit de planning nog altijd op koers voor 1 april 2016? Is de vastlegging van de tolwegen in een decreet niet te weinig flexibel?

2. Antwoorden van de ministers

Minister *Ben Weyts* antwoordt dat hij met 11 sectororganisaties heeft overlegd op basis van een kaart van de administratie, wat heeft geleid tot een beperking van het wegennet en een aanpassing van de tarieven. Dat is goed voor de vrijwaring van onze concurrentiepositie, zeker wat de havens betreft. Het sluipverkeer wordt gemonitord, in het bijzonder de risicozones die een studie uit 2012 aanwees, te beginnen met een nulmeting, waarmee in het najaar al wordt gestart voor verschillende tracés. Indien een sterke toename van het vrachtverkeer wordt vastgesteld, kunnen die wegen aan het tolsysteem worden toegevoegd.

Daar komt bij dat de transporteur uiteindelijk de goedkoopste weg kiest en die wordt niet alleen bepaald door de tol maar vooral door de loonkosten voor de chauffeur, die 35 tot 40% uitmaken en toenemen bij een langere rijtijd.

Het basistarief is inderdaad verlaagd tot onder de Duitse tarieven, maar die worden zelf verlaagd in het najaar. De regering anticipeert daarop. Hoe lager de tarieven, hoe minder groot ook de verleiding om een alternatieve weg te zoeken.

Daarop herhaalt hij zijn eerdere opsomming van de havengebieden en hun verlengden die van de eurovignetkaart werden gehaald.

De lagere opbrengst is een gevolg van de gewijzigde tarieven. Ook heeft de Vlaamse Regering gekozen voor een overgangsperiode wat betreft het onderscheid tussen EURO 5 en 6 (net zoals Duitsland zelf de invoering daarvan met 1,5 tot 2 jaar uitstelde), omdat EURO 6 pas 3 jaar geleden werd ingevoerd en de gemiddelde vervangtijd van een vrachtwagenpark 5 jaar bedraagt. Met het perspectief dat er binnen 2 jaar wel degelijk een kostprijsverschil zal zijn tussen EURO 5 en 6, stimuleert men de sector om bij vervanging voor EURO 6 te kiezen.

Wat de krappe adviestermijn betreft, wijst minister Weyts erop dat de commissie zelf vroeg om zo snel mogelijk te gaan. Dat heeft de regering ook gedaan, waarbij zij maximaal rekening heeft gehouden met de aanbevelingen van MORA.

Hij herhaalt dat de invoering van de kilometerheffing voor personenwagens een goed moment is voor die van tijd- en plaatsafhankelijke tarifering. Pas dan is immers mobiliteitssturing mogelijk. Hij herhaalt eveneens zijn belofte van een proefproject over heel Vlaanderen.

Het project wordt wel degelijk aangemeld bij de Europese Commissie, en wel door de drie gewesten samen. Wallonië zal dan wel een versnelling hoger moeten gaan.

Voorts geeft hij toe dat de transportsector niet met een vreugdedans het overleg heeft verlaten, maar er zijn wel – verantwoorde en onderbouwde – aanpassingen doorgevoerd ten gunste van onze economische concurrentiepositie en de realiteit van de Vlaamse kmo-economie.

Alle modi financieren met de opbrengsten, druist volgens hem in tegen de logica dat de gebruiker betaalt. Men vraagt een bijdrage van de gebruiker, die hem een betere weginfrastructuur oplevert. Zonder die koppeling ondergraaft men het draagvlak voor de invoering.

Van de begeleidende maatregelen zijn al heel wat principes met de sector doorgesproken. De komende dagen wil hij overleggen over de concrete details. Naast de genoemde fiscale zullen er ook administratieve maatregelen voor lastenverlaging zijn.

De minister bevestigt nogmaals zijn engagement voor een grootschalig onderzoek naar de kilometerheffing voor personenwagens.

Dat Vlaamse transportbedrijven duurder zijn dan buitenlandse, ligt vooral aan de loonkosten. De buitenlandse bedrijven laten meebetalen zal verhoudingsgewijs de kloof verkleinen. Bovendien moeten zij meer kilometers afleggen en wordt de verkeersbelasting voor de binnenlandse verlaagd of zelfs afgeschaft. Wat voorligt heeft dus het tegendeel van een negatieve invloed, besluit hij.

Hij onderstreept nogmaals dat hij alle begrip heeft voor de bezorgdheid van de sector, dat hij lang heeft overlegd en dat wat vandaag voorligt, verantwoord is. Hij noemt nogmaals het meebetalen van de buitenlandse chauffeurs, de extra middelen om in het weggennet te investeren en de maximale vrijwaring van de concurrentiepositie.

De minister verzekert dat Vlaanderen op koers zit om april 2016 te halen en hij hoopt van de andere gewesten hetzelfde. Op het overleg van gisteren werd dat alvast bevestigd.

Dat het tolwegennet in een decreet is opgenomen, heeft te maken met de fiscale basis en werd gevraagd door de Raad van State. Het gevolg is dat het parlement de touwtjes in handen houdt, ook over de snelheid van aanpassingen, die altijd mogelijk blijven.

Minister *Annemie Turtelboom* bevestigt dat het ontwerp zich aligneert op de toekomstige Duitse tarieven. Overigens ontving de regering nog geen definitief advies van INR, maar volgens haar is er geen probleem met de doorbetalingsverbintenis omdat Viapass al binnen de consolidatiekring zit. Dat aspect zal dan ook geen ESR-impact hebben, en er werden door het INR ook geen vragen bij gesteld. Wel stelde het INR bijkomende vragen over de activa op het einde van het contract. Zij belooft het advies te bezorgen zodra het binnen is.

3. Aanvullende vragen en antwoorden

Björn Rzoska verklaart dat zijn fractie wat voorligt, een stap in de goede richting vindt en niet zal tegenstemmen. Groen zal zich wel onthouden omdat het ontwerp niet ver genoeg gaat.

Wat het sluipverkeer betreft, zou hij graag de studie uit 2012 ter beschikking krijgen. Het oorspronkelijke wegennet kwam van de administratie en was volgens het lid onderbouwd. Hij vindt het vreemd dat de sector tegen tol op het onderliggend wegennet is en tegelijk verzekert dat ze die wegen niet gaan gebruiken. De kaart met het tolsysteem had dan ook veel fijnmaziger kunnen zijn, met het goedkoopste tarief voor snelwegen en een duurder met een ontradingseffect voor andere. Hij wijst erop dat sommige gewestwegen langs woonkernen passeren, met alle veiligheidsproblemen van dien, onder meer voor fietsers. Toename van vrachtverkeer als gevolg van tol elders, kan het omgekeerde effect creëren van de doelstelling van het ontwerp. Iets meer politieke moed ware beter geweest.

Wat EURO 5 en 6 betreft, blijft het feit dat Duitsland het systeem vroeger heeft ingevoerd. De vertraging in ons buurland kan hij begrijpen, in tegenstelling tot de vertraging in Vlaanderen, want we zijn nu al een aantal jaar na de invoering van EURO 6. Gelukkig maken een aantal transporteurs – en supermarktketens – wel degelijk de keuze om maximaal in te zetten op de nieuwe technologie en pakken ze daar succesvol mee uit bij hun klanten.

Hij ondersteunt de zoektocht naar compensaties op het vlak van loonkosten en wachttijden, maar die punten moeten federaal geregeld worden. Voorts peilt hij nogmaals naar de afstemming met het buitenland waar het eurovignet blijft gelden, ook voor chauffeurs die hier rekeningrijden. Hij onderstreept dat Groen voor een verschuiving en niet voor extra belasting is.

Wat het testen van een kilometerheffing voor personenwagens betreft, waarover de MORA terecht zegt dat het een onderdeel zou moeten zijn van een grote fiscale verschuiving in het vervoer, en waarvan het lid gelooft dat de minister erachter staat (al ziet het er minder rooskleurig uit dat hij kan rekenen op zijn collega's), informeert het lid hoeveel OBU er op kruissnelheid in gebruik zijn en hoe groot de marge in het contract met Viapass en Satellic dan nog is voor een test. Hij herinnert eraan dat het contract deadlines bevat voor de bestelling van bijkomende OBU. Bovendien is het maximum hoe dan ook 1 miljoen OBU. Hoe ziet de minister schaal en timing van het project?

Joris Vandenbroucke wil weten hoeveel het toekomstige Duitse tarief bedraagt. Hij begrijpt niet waarom het voor een gelijke concurrentiepositie nodig is dat onze tarieven onder de Duitse liggen.

Minister *Annemie Turtelboom* wou alleen zeggen dat de tarieven in het sp.a-amendement boven de toekomstige Duitse uitkomen, terwijl de regering haar tarieven aligneert op het maximum van de toekomstige Duitse.

Joris Vandenbroucke argumenteert dat de regering in de plaats van toe te geven aan een neerwaartse spiraal, waarin wegen uit het tolsysteem worden gehaald en vervolgens tarieven worden verlaagd om sluipverkeer te vermijden, bij het oorspronkelijke voorstel had kunnen blijven en het alleen aanpassen aan de havens en dergelijke, te meer daar voor elke toekomstige uitbreiding een decretale aanpassing nodig is, wat vanzelf meer tijd vraagt.

Wat de investering in andere modi betreft en het draagvlak voor de heffing, denkt het lid dat zij die in de toekomst tol moeten betalen, maar al te graag hebben dat de regering investeert in alternatieven. Als men het echt meent om mensen minder met de auto te laten rijden, moet men ervoor zorgen dat de alternatieven er al zijn op het moment dat de tolheffing voor personenwagens wordt ingevoerd of toch minstens versterkt ten opzichte van vandaag.

Tot slot vraagt hij nogmaals of de extra begeleidende maatregelen die de minister tegenover de pers beloofde, bovenop de vandaag gepresenteerde komen dan wel dezelfde zijn.

Stefaan Sintobin herhaalt zijn vrees dat de economische realiteit een verlies van Vlaamse transportbedrijven en arbeidsplaatsen zal zijn en dat het resultaat van het decreet zal zijn dat alles duurder wordt voor de sector, die dat zal doorrekenen aan de eindgebruiker, die meer betaalt. Hij sluit zich ook aan bij de laatste vraag van collega Vandenbroucke.

Minister *Annemie Turtelboom* bezorgt de tabel met de Duitse tarieven vanaf 1 oktober 2015 aan het commissiesecretariaat. De regering vond het belangrijk haar tarieven te aligneren op het belangrijkste economische land, waarvan onze groei sterk afhankelijk is. Zij onderstreept dat het niet gaat om een aankoop- maar om een gebruiksbelasting, waardoor de overgangsperiode ruimte geeft aan wie al een vrachtwagen van EURO 5 gekocht heeft maar deze aankoop nog niet heeft kunnen afschrijven. Zij krijgen nog tot eind december 2017 de tijd om hun investering te rendabiliseren, vooraleer EURO 5 aan een hoger tarief onderhevig zal zijn.

Minister *Ben Weyts* bekijkt hoe de studie van het Vlaams Verkeerscentrum uit 2012 kan ontsloten worden. Het eerste voorstel, dat uitgewerkt is door de administratie, was een uitstekend fundament voor de verdere uitwerking. Hij herhaalt dat hij heeft getracht met minder tolwegen en lagere tarieven een optimum na te streven tussen het vermijden van sluipverkeer en het vrijwaren van de concurrentiepositie.

Wie in het buitenland rijdt, zal nog altijd een eurovignet moeten betalen, alleszins wat Nederland en Luxemburg betreft. Op dat vlak verandert er niets. Nederland was ooit voortrekker van de invoering van de kilometerheffing maar maakte een U-bocht.

Voor hem zijn de ontwerpen van decreet een begin van de genoemde fiscale verschuiving.

Aangezien uiteindelijk 200.000 extra OBU zijn besteld bovenop de 700.000 uit het contract, verwacht hij dat het geen probleem zal zijn om er voldoende beschikbaar

te hebben voor het proefproject voor personenwagens. De uitwerking moet nog concreet gestalte krijgen in het najaar.

Hij herhaalt dat het wegennet op suggestie van de Raad van State in het ontwerp is opgenomen.

De minister wijst er ook op dat de regering feitelijk investeert in alternatieven voor vrachtvervoer over de weg, bijvoorbeeld over het water, dat door de invoering van de heffing voor vrachtwagens aantrekkelijker wordt.

Hij verwijst opnieuw naar de extra maatregelen die hij al toelichtte. Een en ander werd al besproken in de schoot van de regering. Hij heeft genoeg materiaal om te concretiseren in besprekingen met de sector. Hij hoopt op snelle vooruitgang.

De minister beseft dat de sector niet veel marge heeft maar hij bepaalt wel autonoom zijn tarieven. Dat wordt niet door de regering opgelegd. Om doorrekenen te vermijden is de aftrekbaarheid ingevoerd samen met andere flankerende maatregelen.

III. Technische correctie

Vooraleer de artikelsgewijze bespreking aan te vatten vraagt waarnemend commissievoorzitter *Dirk de Kort* of de commissie ermee instemt een technische correctie aan te brengen in artikel 18. In het ontworpen artikel 2.4.4.0.2, eerste lid, 9°, moeten de woorden "e = 1," geschrapt worden. De wijziging betreft een materiële rechtzetting. Nu staat in de tekst zowel 'e = 0' als 'e = 1'.

De gecorrigeerde tekst luidt dan:

"9° a, b, c, d, e, en f = factoren die een invloed uitoefenen op het gewicht van respectievelijk A, G, E_N, E_T, E_P en E_X, waarbij a = 1, b = 1, c = 0, d = 0, e = 0, en f = 1.".

De commissie stemt daar unaniem mee in.

IV. Artikelsgewijze bespreking

Artikelen 1 tot 5

De artikelen worden zonder verdere opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 6

Amendement nr. 1 (*Parl.St*. Vl.Parl. 2014-15, nr. 370/2) van Emmily Talpe, Paul Van Miert, Dirk de Kort, Koen Daniëls, Karin Brouwers en Björn Anseeuw strekt ertoe aan artikel 6, paragraaf 1, eerste lid, een punt 7° toe te voegen.

Emmily Talpe legt uit dat de toevoeging de verplichting toevoegt voor de dienstverlener om een ontvangstbewijs te verstrekken aan de vervoersonderneming teneinde te voldoen aan de verplichting in artikel 7undecies, §3, van richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen.

Het amendement wordt unaniem aangenomen met 13 stemmen.

Het aldus gewijzigde artikel 6 wordt unaniem aangenomen met 13 stemmen.

Artikelen 7 tot 11

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 11/1 (nieuw artikel 12)

Amendement nr. 2 (*Parl.St*. Vl.Parl. 2014-15, nr. 370/2) van Emmily Talpe, Paul Van Miert, Dirk de Kort, Koen Daniëls, Karin Brouwers en Björn Anseeuw strekt ertoe een artikel 11/1 in te voegen.

Emmily Talpe verklaart dat door invoeging van artikel 9/1 in het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (zoals gewijzigd bij artikel 7 van het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015), in de mogelijkheid wordt voorzien om ook voor leasingvoertuigen de tarieven van de verkeersbelasting bij te sturen. In voorliggend artikel wordt algemeen, voor alle voertuigen die onderworpen zijn aan de kilometerheffing, het laagste tarief voorzien. Voor voertuigen tussen 3,5 en 12 ton maximaal toegestane totaalgewicht komt dat neer op een tarief van 0 euro en voor voertuigen vanaf 12 ton MTT komt dat neer op de Europese minimumtarieven, zoals voorzien in bijlage I bij de richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen.

Het amendement wordt zonder verdere opmerkingen unaniem aangenomen met 13 stemmen. Bijgevolg wordt het voorgestelde nieuw artikel 12 ingevoegd.

Artikelen 12 tot 17 (vernummerde artikelen 13 tot 18)

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 18 (vernummerd artikel 19)

Amendement nr. 4 (*Parl.St*. Vl.Parl. 2014-15, nr. 370/3) van Joris Vandenbroucke betreffende artikel 18 wordt door de indiener ingetrokken.

Amendement nr. 5 (*Parl.St*. Vl.Parl. 2014-15, nr. 370/3) van Joris Vandenbroucke strekt ertoe in de voorgestelde tekst van artikel 18, eerste lid, punt 8° te vervangen.

Joris Vandenbroucke zegt zijn amendement over de differentiatie tussen EURO 5 en 6 aan te houden omdat het antwoord van de regering niet overtuigend is. Hij ziet niet in waarom wij later dan Duitsland hetzelfde Europese systeem dat ook hier van toepassing is, moeten uitrollen. Het ontwerp zal de vergroening van de vrachtwagenvloot alleen maar vertragen.

Minister *Ben Weyts* blijft erbij dat zijn redenering steek houdt. EURO 6 bestaat nog maar 3 jaar en de gemiddelde vervangtermijn is 5 jaar. Daarom laat de regering het onderscheid ingaan binnen 2 jaar.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3.

Het artikel wordt aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikelen 19 tot 37 (vernummerde artikelen 20 tot 38)

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 38 (vernummerd artikel 39)

Amendement nr. 3 (*Parl.St*. Vl.Parl. 2014-15, nr. 370/2) van Emmily Talpe, Paul Van Miert, Dirk de Kort, Koen Daniëls, Karin Brouwers en Björn Anseeuw strekt ertoe dit artikel te vervangen.

Emmily Talpe verklaart dat het noodzakelijk is om de stopzetting van de heffing van het eurovignet goed te doen aansluiten op het moment van aanvang van de heffing van de kilometerheffing om dubbele belasting te vermijden. De automatische stopzetting van de aangiftes van het eurovignet gelijktijdig met de invoering van de kilometerheffing impliceert dat de belastingplichtigen vanaf dat moment niet meer over een geldig eurovignet beschikken. Bij gebreke aan geldig eurovignet kan de belastingplichtige zich evenwel niet op reglementaire wijze begeven op de wegen in andere landen die zijn aangesloten bij het eurovignetverdrag. Omdat een nieuwe aanvraag van een eurovignet onnodige lasten oplegt aan de belastingplichtige en het vrij verkeer daardoor gehinderd wordt, wordt de automatische stopzetting van de aangiftes van het eurovignet in voorliggend artikel vervangen door de vrijblijvende mogelijkheid om op eenvoudige wijze een evenredige terugbetaling te vragen voor de periode waarin er een overlap is tussen de kilometerheffing en het eurovignet (de periode waarvoor het aangekochte eurovignet nog geldig is, maar waarin ook al een kilometerheffing geheven wordt). In tegenstelling tot andere terugbetalingen van het eurovignet geldt in dit geval geen beperking tot maximaal twee twaalfden van het jaarbedrag van het eurovignet en zal evenmin een administratiekost van 25 euro aangerekend worden.

Het amendement en het aldus vervangen artikel worden unaniem aangenomen met 13 stemmen.

Artikelen 39 tot 42 (vernummerde artikelen 40 tot 43)

Amendement nr. 6 (*Parl.St*. Vl.Parl. 2014-15, nr. 370/3) van Joris Vandenbroucke strekt ertoe een nieuw artikel 42/1 in te voegen.

Joris Vandenbroucke licht toe dat zijn amendement bij decreet wil vastleggen dat de opbrengst moet geïnvesteerd worden in alle modi, zowel voor personen- als goederenvervoer, zoals de MORA aanbeveelt.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3.

Artikel 43 (vernummerd artikel 44)

Dat artikel wordt zonder verdere opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

V. Eindstemming

Het ontwerp van decreet tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband, wordt, zoals geamendeerd, aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

Lies JANS,
voorzitter

Martine FOURNIER
Björn RZOSKA,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

DBFMO	Design Build Finance Maintain Operate
EETS	Europees elektronisch tolsysteem
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
EU	Europese Unie
Febetra	koninklijke federatie van Belgische transporteurs en logistieke dienstverleners
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
kmo's	kleine en middelgrote ondernemingen
Minaraad	Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MTT	maximaal toegestaan totaalgewicht
OBU	on-boardunit
pps	publiek-private samenwerking
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
vte	voltijdsequivalent

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in:
1° de omzetting van richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen;
2° de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap.

Art. 3. De definities, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, eerste en vijfde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, zijn van toepassing in dit decreet.

In dit decreet wordt verstaan onder:
1° samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014: het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;
2° tolheffende instantie: het gewest in geval van de kilometerheffing als belasting op de niet-geconcedeerde wegen of de concessiehouder in geval van de kilometerheffing als concessietolgeld op de geconcedeerde wegen.

Hoofdstuk 2. De kilometerheffing

Afdeling 1. Organieke omkadering

Art. 4. §1. Het is verboden om de diensten, vermeld in artikel 6, §1, in het tolgebied van een tolheffende instantie te leveren zonder daarvoor vanwege de tolheffende instantie de toelating te hebben gekregen.

§2. De tolheffende instantie verleent, zonder onderscheid, de toelating, vermeld in paragraaf 1, aan de publiekrechtelijke of privaatrechtelijke dienstverleners die, wat de in België gevestigde dienstverleners betreft, zijn geregistreerd door Viapass conform artikel 19, §3, 1°, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, dan wel in een andere staat van de Europese Economische Ruimte zijn geregistreerd en met de tolheffende instantie een overeenkomst hebben gesloten die de algemene voorwaarden bevat, zoals die zijn beschreven in de tolgebiedverklaring met betrekking tot de wegen die behoren tot het tolgebied van de tolheffende instantie.

De tolgebiedverklaring bevat in ieder geval de rechten en verplichtingen van de dienstverlener, vermeld in artikel 6, §2 en §3, artikel 7 tot en met 9, en artikel 3.3.1.0.11 en 3.3.1.0.13, §4, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013.

In deze paragraaf wordt verstaan onder:
1° tolgebied: een deel van het wegennet met inbegrip van structuren zoals een tunnel, een brug of een veerboot, waarvoor door een tolheffende instantie kilometerheffing wordt geïnd of waarop kilometerheffing kan geïnd worden maar het tarief nul eurocent bedraagt;
2° tolgebiedverklaring: een verklaring waarmee een tolheffende instantie de algemene voorwaarden bepaalt, vermeld in artikel 5, tweede lid, van de beschikking 2009/750/EEG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijhorende technische onderdelen, en waaraan de dienstverleners moeten voldoen om toegang tot het betrokken tolgebied te verkrijgen.

Art. 5. De single service provider is ertoe verplicht om, zonder onderscheid, met elke houder van een voertuig die hem erom verzoekt, een dienstverleningsovereenkomst te sluiten.

In het eerste lid wordt verstaan onder single service provider: de dienstverlener waarmee ter uitvoering van de overeenkomst betreffende de realisatie van een gezamenlijke opdracht, als vermeld in artikel 38 van de wet van 15 juni 2006 betreffende overheidsopdrachten en bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten, een DBFMO-overeenkomst wordt gesloten en die, onder zijn verantwoordelijkheid de vaste en mobiele handhavingsapparatuur ter beschikking stelt aan de gewesten die belast zijn met de handhaving van de kilometerheffing.

Art. 6. §1. De dienstverleningsovereenkomst moet minimaal de volgende diensten, die de dienstverlener verstrekt, omvatten:
1° de afgifte van een elektronische registratievoorziening die in het voertuig moet worden geplaatst, en die beantwoordt aan de vereisten van de regelgeving die van toepassing is, met inbegrip van de gebruiksaanwijzing ervan. De dienstverlener kan voor het gebruik van een elektronische registratievoorziening van de houder van het voertuig een waarborg vragen die in redelijke verhouding staat tot de kostprijs van de elektronische registratievoorziening;
2° het verzenden en ontvangen van een draadloos overgebracht signaal vanuit een daarvoor geschikte elektronische registratievoorziening, die alle gegevens bevat die vereist zijn voor het vaststellen van de verschuldigde kilometerheffing;
3° in voorkomend geval, de tijdige melding van het ontoereikend worden van het gegarandeerde betaalmiddel;
4° de verzending aan het Vlaamse Gewest van de aangifte, vermeld in artikel 9;
5° de storting van de kilometerheffing, verschuldigd door de houder van het voertuig, aan het Vlaamse Gewest;
6° de periodieke verzending, zo mogelijk op elektronische wijze, van het betalingsdocument met de bedragen die door de houder van het voertuig voor die periode zijn verschuldigd waarbij een onderscheid moet worden gemaakt tussen:
   a) het totaalbedrag van de kilometerheffing, het bedrag van de infrastructuurheffing en desgevallend het bedrag van de externekostenheffing;
   b) in voorkomend geval, de kosten van de diensten van de dienstverlener voor optionele aanvullende diensten die de dienstverlener heeft verstrekt. Deze kosten kunnen geen betrekking hebben op de diensten, vermeld onder punt 1° tot en met 5°;
   c) in voorkomend geval, het saldo na aftrek van de met gegarandeerde betaalmiddelen betaalde bedragen.
7° de periodieke verzending, zo mogelijk op elektronische wijze, van een ontvangstbewijs met vermelding van het totaalbedrag van de kilometerheffing, het bedrag van de infrastructuurheffing en desgevallend het bedrag van de externekostenheffing.

Het betalingsdocument, vermeld in het eerste lid, 6°, moet de volgende gegevens bevatten:
1° de wijze waarop de houder van het voertuig het betalingsdocument kan betwisten, alsook de termijn waarin dat moet gebeuren;
2° tenzij de houder van het voertuig anders beslist, ten minste het tijdstip en de plaats van de heffing, alsook de voor de houder van het voertuig relevante samenstelling van de heffing.

Op verzoek van de houder van verschillende voertuigen, verzendt de dienstverlener één betalingsdocument voor alle betrokken voertuigen.

§2. De dienstverleningsovereenkomst moet ook de volgende vermeldingen bevatten:
1° de identiteit en de contactgegevens van de houder van het voertuig;
2° het kentekennummer van het voertuig in kwestie, alsook het maximaal toegestane totaalgewicht en de EURO-emissieklasse ervan;
3° de rechten en verplichtingen van de houder van het voertuig en de dienstverlener zoals opgelegd in artikel 5 tot en met 9 en artikel 3.3.1.0.11, 3.3.1.0.13 en 3.5.3.0.2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013;
4° de melding van de afgifte van de elektronische registratievoorziening met de bijbehorende gebruiksaanwijzing;
5° de ontvangstmelding van de voor de elektronische registratievoorziening gestorte waarborgsom;
6° de vermelding of een gegarandeerd betaalmiddel vereist is;
7° de wijze waarop om betaling wordt verzocht, conform de vereisten van paragraaf 1, eerste lid, 6°, en tweede lid;
8° de wijze waarop de dienstverlener door de houder van het voertuig verrichte onverschuldigde betalingen terugstort;
9° de wijze waarop de overeenkomst kan worden beëindigd.

Voor de toepassing van het eerste lid, 2°, wordt, in geval van een samenstel van voertuigen, het kentekennummer van het motorvoertuig bedoeld.

Art. 7. §1. Binnen het kader van de dienstverleningsovereenkomst int de dienstverlener in naam en voor rekening van de tolheffende instantie de verschuldigde heffing bij de houder van het voertuig waarmee hij de overeenkomst is aangegaan.

De dienstverlener reikt aan de houder van het voertuig een betalingsdocument uit van de bedragen die door de houder van het voertuig voor die periode zijn verschuldigd conform artikel 6, §1, eerste lid, 6°.

§2. De dienstverlener stort de door de houder verschuldigde heffing aan de tolheffende instantie.

Door het sluiten van de dienstverleningsovereenkomst en zolang die bestaat en de schorsing van de uitvoering ervan door de dienstverlener niet is meegedeeld aan de tolheffende instantie, kan de door de houder van het voertuig verschuldigde heffing waarop de overeenkomst betrekking heeft, alleen worden ingevorderd bij de dienstverlener voor zover het bedrag van de verschuldigde heffing per houder van het voertuig kan worden bepaald. Zonder afbreuk te doen aan de contractuele verplichtingen van de dienstverlener jegens de tolheffende instantie, is de verschuldigde heffing alleen invorderbaar bij de dienstverlener als het bedrag van de verschuldigde heffing per houder van het voertuig kan worden bepaald.

Art. 8. Om de inning van de kilometerheffing te verzekeren, kan de dienstverlener in de dienstverleningsovereenkomst de houder van het voertuig de verplichting opleggen een gegarandeerd betaalmiddel ter beschikking te stellen.

Art. 9. De dienstverlener doet dagelijks aangifte aan de tolheffende instantie door middel van een elektronisch databestand.

De dagelijkse aangifteplicht geldt ook in die gevallen waarin voor een voertuig geen kilometers zijn geregistreerd.

Art. 10. §1. De bevoegde personeelsleden van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest worden gemachtigd om, namens en voor rekening van het Vlaamse Gewest, de overeenkomstig de bepalingen van titel 2, hoofdstuk 4, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 opgelegde administratieve geldboete te innen naar aanleiding van een wegcontrole op het grondgebied van hun gewest.

§2. Wanneer bij de controle op de weg blijkt dat er in hoofde van de houder van het voertuig in kwestie niet-betaalde administratieve geldboeten bestaan voor een of meerdere van de andere gewesten, dan int het bevoegde personeelslid ook al die openstaande administratieve geldboeten. Het bedrag van de administratieve geldboeten dat betrekking heeft op overtredingen gepleegd in een ander gewest, wordt onverwijld en integraal doorgestort aan het gewest in kwestie.

Afdeling 2. Fiscale bepalingen in de Vlaamse Codex Fiscaliteit

Art. 11. In artikel 1.1.0.0.2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, gewijzigd bij het decreet van 19 december 2014 tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt een punt 5°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"5°/1 decreet Kilometerheffing: decreet van […] tot invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband;";

2° in het eerste lid worden de punten 7°/1, 7°/2 en 7°/3 ingevoegd, die luiden als volgt:

"7°/1 dienstverlener: elke door een tolheffende instantie, vermeld in artikel 4, tweede lid, 2°, van het decreet Kilometerheffing op haar tolgebied, vermeld in artikel 5, §2, derde lid, 1°, van het decreet Kilometerheffing toegelaten juridische entiteit die een dienst aanbiedt van facturatie aan gebruikers, inning en afdracht aan de gewesten van de kilometerheffing op basis van gegevens die geregistreerd zijn door een elektronische registratievoorziening;

7°/2 dienstverleningsovereenkomst: de overeenkomst tussen de houder van een voertuig en een dienstverlener naar zijn keuze, die voorafgaand aan het gebruik van enige weg voor dat voertuig moet worden gesloten;

7°/3 elektronische registratievoorziening: de elektronische boordapparatuur bestemd voor de plaatsbepaling van het voertuig waarin de boordapparatuur is geplaatst, die, al dan niet met behulp van elektronische apparatuur op afstand, data uitwisselt om te komen tot de registratie van afgelegde kilometers, alsook tot de berekening van de kilometerheffing op die geregistreerde afstand;";

3° in het eerste lid wordt punt 10° vervangen door wat volgt:

"10° eurovignet: de belasting die tot en met de inwerkingtreding van het decreet van […] tot invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband geheven werd overeenkomstig de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten en conform de toenmalige bepalingen van titel 2, hoofdstuk 4, van deze codex;";

4° in het eerste lid wordt een punt 11°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"11°/1 kilometerheffing: de belasting die geheven wordt conform de bepalingen van titel 2, hoofdstuk 4, van deze codex;";

5° het vijfde lid wordt vervangen door wat volgt:

"In titel 2, hoofdstuk 4, wordt verstaan onder:
1° EURO-emissieklasse: de klasse gedefinieerd op basis van de emissiegrenswaarden, vermeld in bijlage 0 van richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen;
2° gegarandeerde betaalmiddel: het betaalmiddel waarmee de dienstverlener, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, eerste lid, 7°/1, de kilometerheffing en, in voorkomend geval, de aan de houder van het voertuig gefactureerde inningskosten op het eerste verzoek kan innen, zonder verdere toelating van de houder van het voertuig en zonder dat die de betaling die met het betaalmiddel is verricht, kan annuleren;
3° kilometer: elke kilometer, afgerond op het hogere of lagere duizendste, naargelang het cijfer van de tienduizendsten al of niet vijf bereikt;
4° niet-geconcedeerde weg: de weg of het gedeelte van de weg waarvan het beheer niet in concessie is gegeven;
5° Viapass: het publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal samenwerkingsverband in de vorm van een gemeenschappelijke instelling als vermeld in artikel 92bis, §1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, vermeld in artikel 18 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;
6° voertuig: een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen, bedoeld of gebruikt, al dan niet uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen, waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt;
7° weg: de landwegen en de aanhorigheden ervan.".

Art. 12. In artikel 2.2.4.0.1 van hetzelfde decreet wordt paragraaf 6 vervangen door wat volgt:

"§6. Voor de motorvoertuigen of de samengestelde voertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht 3,5 ton overschrijdt, maar minder bedraagt dan 12 ton, bedraagt de belasting 0 euro.

Voor de motorvoertuigen of de samengestelde voertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht 12 ton of meer bedraagt, wordt de belasting, afhankelijk van het aantal assen van het voertuig en de aard van de ophanging, berekend volgens de volgende bepalingen en tabellen:

1° voor de alleenrijdende motorvoertuigen is het in aanmerking te nemen maximaal toegestane totaalgewicht (MTT) voor de toepassing van onderstaande tabel het eigen maximaal toegestane totaalgewicht van het motorvoertuig;

MOTORVOERTUIGEN			
aantal assen en MTT (in ton)		tarief (in euro/jaar)	
gelijk aan of meer dan	minder dan	luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering (*) van de aangedreven as(sen)	andere ophangsystemen van de aangedreven as(sen)
2 assen			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15		121	274
3 assen			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25		222	345
4 assen			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31		362	537
(*) Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage II bij richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer toegestane gewichten (PB L 235 van 17,9,1996, blz. 59).			

2° voor de samengestelde voertuigen is het in aanmerking te nemen maximaal toegestane totaalgewicht (MTT) voor de toepassing van onderstaande tabel de som van het eigen maximaal toegestane totaalgewicht van de voertuigen die deel uitmaken van het samenstel.

COMBINATIES (GELEDE VOERTUIGEN EN SAMENSTELLEN)			
aantal assen en MTT (in ton)		tarief (in euro/jaar)	
gelijk aan of meer dan	minder dan	luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering (*) van de aangedreven as(sen)	andere ophangsystemen van de aangedreven as(sen)
2 + 1 assen			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25		175	307
2 + 2 assen			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36		465	706
2 + 3 assen			
36	38	370	515
38		515	700
3 + 2 assen			
36	38	327	454
38	40	454	628
40		628	929
3 + 3 assen			
36	38	186	225
38	40	225	336
40		336	535
(*) Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage II bij richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer toegestane gewichten (PB L 235 van 17,9,1996, blz. 59).			

De bedragen, vermeld in de tabellen in het tweede lid, omvatten reeds de opdeciem, vermeld in artikel 2.2.4.0.5, §2, eerste lid.”.

Art. 13. In titel 2 van hetzelfde decreet wordt het opschrift van hoofdstuk 4 vervangen door wat volgt:

"Hoofdstuk 4. Kilometerheffing".

Art. 14. Artikel 2.4.1.0.1 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 2.4.1.0.1. Er wordt een kilometerheffing geheven op het gebruik dat een voertuig maakt van een niet-geconcedeerde weg.".

Art. 15. Artikel 2.4.1.0.2 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 16. Artikel 2.4.2.0.1 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 2.4.2.0.1. §1. De belastingplichtige is degene die houder is van het voertuig. De houder van het voertuig is degene, hetzij:
1° op naam van wie het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen;
2° op naam van wie het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij het buitenlands geldende equivalent van de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen;
3° die het voertuig, waarvoor geen kenteken is ingeschreven bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen of zijn equivalent in het buitenland, feitelijk ter beschikking heeft.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt, in geval van een samenstel van voertuigen, het kenteken van het motorvoertuig bedoeld.

§2. In afwijking van paragraaf 1, eerste lid, kan de houder van het voertuig, als het voertuig door de houder ervan bestendig of gewoonlijk ter beschikking is gesteld van een derde door verhuur, leasing of een andere overeenkomst, die derde na hun gezamenlijk akkoord, aanwijzen als de houder van het voertuig. De initiële houder van het voertuig blijft solidair aansprakelijk voor de goede uitvoering van de verplichtingen van de vermelde derde.

De Vlaamse Regering kan de voorwaarden, beperkingen en nadere regels van deze mogelijkheid bepalen.".

Art. 17. Artikel 2.4.3.0.1 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 2.4.3.0.1. De heffing wordt vastgesteld op basis van het aantal kilometers die door een voertuig worden afgelegd en die geregistreerd worden conform artikel 3.3.1.0.13.".

Art. 18. Artikel 2.4.4.0.1 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 2.4.4.0.1. De heffing wordt vastgesteld met behulp van de volgende berekeningsformule:

$$\sum_{z} Tz \times Kz,$$

waarbij:
1° Tz = het tarief, vermeld in artikel 2.4.4.0.2, dat van toepassing is in een bepaalde tariefzone voor kilometers afgelegd in een welbepaalde rijrichting, op een welbepaald moment, uitgedrukt in eurocent/kilometer en dat rekening houdt met de kost van onderhoud van de infrastructuur en met de externe kosten;
2° Kz = het aantal aan te rekenen kilometers, vermeld in artikel 2.4.4.0.3, dat afgelegd wordt in elk van de tariefzones;
3° z = de onderscheiden tariefzones, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 5°.
Gezien het tarief Tz kan variëren in de tijd en naargelang de rijrichting, zal Kz afzonderlijk worden berekend voor elke waarde van Tz die tijdens het gebruik van het betreffende wegsegment voorkomt.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt verstaan onder tariefzone: een begrensd wegsegment met een vast begin- en eindpunt waarop bij gebruik in een welbepaalde rijrichting op elk moment een eenduidig bepaald en afstandsgerelateerd tarief Tz van toepassing is.".

Art. 19. Artikel 2.4.4.0.2 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 2.4.4.0.2. De hoogte van het tarief Tz, vermeld in artikel 2.4.4.0.1, 1°, uitgedrukt in eurocent wordt als volgt bepaald:

$Tz = F \times (B_T + a \times A + b \times G + c \times E_N + d \times E_T + e \times E_P + f \times E_X)$,

waarbij:
1° F = factor, die 1 is voor de wegen of wegsegmenten, vermeld in punt 3°, die limitatief opgesomd zijn in bijlage 2, en 0 voor alle andere wegen of wegsegmenten;
2° B_T = basistarief van de heffing, met waarde 11,3 eurocent;
3° A = variatie in functie van wegtype W met een tarief dat hoger is dan nul eurocent, gedifferentieerd volgens de volgende tabel:

wegtype (W)	A
autosnelwegen en autosnelwegenringen	0
overige gewestwegen met een tarief hoger dan nul eurocent	0
gemeentewegen met een tarief hoger dan nul eurocent	0

De wegen of wegsegmenten die onder een van de wegtypes, vermeld in de bovenstaande tabel, vallen, worden limitatief opgesomd in bijlage 2;
4° G = variatie in functie van gewichtsklasse van het voertuig, gedifferentieerd volgens de volgende tabel:

maximaal toegestane totaalgewicht	G
maximaal toegestane totaalgewicht hoger dan 3,5 ton en lager dan 12 ton	-5,0
maximaal toegestane totaalgewicht hoger dan of gelijk aan 12 ton en niet hoger dan of gelijk aan 32 ton	0
maximaal toegestane totaalgewicht hoger dan 32 ton	0,4

5° E_N = variatie in functie van de hoogte van de EURO-emissieklasse, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 1;
6° E_T = variatie in functie van de tijd;
7° E_P = variatie in functie van de plaats;

8° E_X = toeslag in functie van de door het voertuig veroorzaakte externe kosten, in functie van de hoogte van de EURO-emissieklasse, gedifferentieerd volgens de volgende tabel:

EURO-emissieklasse	Ex
EURO 5 of EEV of hoger	1,1
EURO 4	3.2
EURO 3	6,3
overige EURO-emissieklassen	8,3

Vanaf 1 januari 2018 wordt volgende tabel toegepast:

EURO-emissieklasse	Ex
EURO 6 of hoger	1,1
EURO 5 of EEV	2,1
EURO 4	3.2
EURO 3	6,3
overige EURO-emissieklassen	8,3

9° a, b, c, d, e, en f = factoren die een invloed uitoefenen op het gewicht van respectievelijk A, G, E_N, E_T, E_P en E_X, waarbij a = 1, b = 1, c = 0, d = 0, e = 0, en f = 1.

De Vlaamse Regering wordt ertoe gemachtigd om de wegenlijst in bijlage 2, vermeld in het eerste lid, 1°, aan te passen aan:
1° naamswijzigingen van de erin opgenomen wegen;
2° wijzigingen van de categorisering van de erin opgenomen wegen.

De bedragen, vermeld in het eerste lid, worden met ingang van 1 juli 2017 op 1 juli van elk jaar geïndexeerd met behulp van de coëfficiënt die wordt verkregen door het algemene indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk, voor de maand mei van het lopende jaar te delen door het algemene indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk voor de maand mei van het jaar 2016. Daarbij worden de volgende afrondingen toegepast:
1° de coëfficiënt wordt afgerond op het hogere of lagere tienduizendste naargelang het cijfer van de honderdduizendsten al of niet vijf bereikt;
2° na de toepassing van de coëfficiënt wordt het verkregen bedrag afgerond op de hogere of lagere eurocent naargelang het cijfer van het duizendste al of niet vijf bereikt.

Als de factor F, vermeld in het eerste lid, 1°, gelijk is aan 1, mag het tarief nooit lager zijn dan nul eurocent.".

Art. 20. Aan titel 2, hoofdstuk 4, afdeling 4, van hetzelfde decreet wordt een artikel 2.4.4.0.3 toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 2.4.4.0.3. Het aantal aan te rekenen kilometers Kz, vermeld in artikel 2.4.4.0.1, eerste lid, 2°, wordt bepaald volgens de volgende formule:

Kz = KM x (100% - C)

waarbij:
1° KM = het aantal geregistreerde kilometers in de betreffende tariefzone waar op dat ogenblik een tarief Tz van toepassing is, gedurende een bepaalde kalenderdag;
2° C = een correctiefactor ter compensatie van eventueel onnauwkeurige registratie, met waarde 1,5%.".

Art. 21. Aan titel 2, hoofdstuk 4, afdeling 4, van hetzelfde decreet wordt een artikel 2.4.4.0.4 toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 2.4.4.0.4. Op de kilometerheffing mogen geen opcentiemen worden geheven.".

Art. 22. Artikel 2.4.5.0.1 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 2.4.5.0.1. Voorbehouden voor toekomstig gebruik.".

Art. 23. Artikel 2.4.6.0.1 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 2.4.6.0.1. §1. Er wordt in een vrijstelling van de heffing voorzien voor de voertuigen die:
1° in het Waalse Gewest of het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest overeenkomstig de aldaar geldende bepalingen zijn vrijgesteld van de heffing;
2° uitsluitend gebruikt worden voor en door defensie, bescherming burgerbevolking, brandweer en politie en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;
3° speciaal en uitsluitend voor medische doeleinden zijn uitgerust en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;
4° de aard hebben van een landbouw-, tuinbouw- of bosbouwvoertuig, die slechts in beperkte mate worden gebruikt op de openbare weg in België en die uitsluitend worden gebruikt voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden.

§2. De vrijstellingen, vermeld in paragraaf 1, 2° tot en met 4°, kunnen alleen worden toegekend als ze worden aangevraagd voor het begin van het belastbare tijdperk en zullen pas uitwerking hebben vanaf het belastbare tijdperk dat volgt op de toekenning van de vrijstelling.

§3. Als het adres, vermeld in de persoonsgegevens van de houder van het voertuig op het kentekenbewijs van het voertuig, zoals vastgesteld krachtens de wetgeving betreffende de inschrijving van voertuigen, gelegen is op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, vraagt de houder van een voertuig als vermeld in paragraaf 1, 2° tot en met 4°, de betreffende vrijstelling aan bij de bevoegde entiteit van de Vlaamse administratie.

Als het voertuig niet beschikt over een kentekenbewijs als vermeld in het eerste lid, vraagt de houder van een voertuig als vermeld in paragraaf 1, 2° tot en met 4°, van wie het domicilie of de maatschappelijke zetel gelegen is op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, de betreffende vrijstelling aan bij de bevoegde entiteit van de Vlaamse administratie.

De houder van een voertuig als vermeld in paragraaf 1, 2° tot en met 4°, dat niet in België moet zijn ingeschreven, dient de betreffende vrijstelling aan te vragen bij Viapass.

§4. De vrijstellingen vermeld in paragraaf 1 blijven gelden tot niet langer aan de voorwaarden van dit artikel is voldaan.

§5. De bevoegde entiteit van de Vlaamse administratie maakt onmiddellijk aan Viapass de voertuigen kenbaar die van een vrijstelling genieten ingevolge dit artikel.".

Art. 24. Artikel 2.4.7.0.1 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 2.4.7.0.1. De heffing wordt geheven in overeenstemming met artikel 3.3.2.0.1, eerste lid, 10°, en tweede lid, 6°.".

Art. 25. Artikel 2.4.7.0.2 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 26. Aan artikel 3.2.2.0.1 van hetzelfde decreet wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

"De boetes die worden opgelegd ingevolge overtredingen van de regelgeving inzake de kilometerheffing kunnen door de bevoegde entiteit van de Vlaamse administratie worden geïnd zonder toepassing van het eerste lid.".

Art. 27. Aan titel 3, hoofdstuk 3, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 3.3.1.0.11 toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 3.3.1.0.11. §1. Tenzij het voertuig is vrijgesteld van de kilometerheffing, moet de houder van een voertuig als vermeld in artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 6°, voorafgaand aan het gebruik van elke weg, voor dat voertuig met een dienstverlener naar keuze een dienstverleningsovereenkomst sluiten.

De houder van een voertuig die de dienstverlener verzoekt om een dienstverleningsovereenkomst te sluiten, moet aan de dienstverlener alle voertuigdocumenten voorleggen die nodig zijn om het kenteken van het voertuig in kwestie, het maximaal toegestane totaalgewicht en de EURO-emissieklasse vast te stellen.

Bij gebreke aan afdoend bewijs van het maximaal toegestane totaalgewicht van het voertuig, wordt het voertuig geacht een maximaal toegestaan totaalgewicht van hoger dan 32 ton te hebben.

Bij gebreke aan afdoend bewijs van de EURO-emissieklasse van het voertuig, wordt het voertuig geacht te behoren tot de categorie 'overige EURO-emissieklassen', vermeld in de tabellen, opgenomen in artikel 2.4.4.0.2, eerste lid, 5° en 7°.

De vermoedens, vermeld in het derde en vierde lid, worden toegepast tot die met afdoend bewijs worden weerlegd. Dat bewijs heeft evenwel geen invloed op de heffingen die verschuldigd zijn voor kilometers die zijn afgelegd vóór de verificatie van de gegevens uit het voorgelegde bewijsstuk door de dienstverlener.

§2. De dienstverlener kan de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst alleen schorsen in die gevallen waarin de houder van het voertuig of, in voorkomend geval, de bestuurder:
1° niet voldoet aan zijn betalingsverplichtingen jegens de dienstverlener, zoals die in de dienstverleningsovereenkomst zijn bepaald;
2° in voorkomend geval, geen of een ontoereikend gegarandeerd betaalmiddel ter beschikking heeft gesteld;
3° gebruikmaakt van de elektronische registratievoorziening op een wijze die strijdig is met de gebruiksaanwijzing die door de dienstverlener ter beschikking is gesteld;
4° nalaat een defect aan de elektronische registratievoorziening te melden;
5° de instructies van de dienstverlener niet opvolgt met het oog op de vervanging of de herstelling van de defecte elektronische registratievoorziening.

De dienstverlener brengt de houder van het voertuig en de bevoegde entiteit van de Vlaamse administratie onmiddellijk op de hoogte van de schorsing van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst.".

Art. 28. Aan titel 3, hoofdstuk 3, afdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 3.3.1.0.13 toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 3.3.1.0.13. §1. De registratie van afgelegde kilometers, die nodig is voor de berekening van de kilometerheffing, wordt gedaan met behulp van een elektronische registratievoorziening.

§2. Tenzij het voertuig is vrijgesteld van de kilometerheffing, moet de houder van het voertuig voorafgaand aan het gebruik van elke weg ervoor zorgen dat het voertuig is uitgerust met de elektronische registratievoorziening die aan hem ter beschikking gesteld is.

Als de bestuurder niet de houder van het voertuig is, rust op hem dezelfde verplichting als vermeld in het eerste lid.

§3. De bestuurder ziet er tijdens elk gebruik van een weg op toe dat de elektronische registratievoorziening, volgens de gegevens die de mens-machine-interface aangeeft, de afstand die het voertuig aflegt registreert.

In het eerste lid wordt verstaan onder mens-machine-interface: ieder onderdeel van de elektronische registratievoorziening waarmee de elektronische registratievoorziening en de gebruiker ervan met elkaar communiceren, met inbegrip van, in voorkomend geval, de toetsen en het beeldscherm.

§4. De houder van het voertuig stelt zich onmiddellijk in verbinding met de dienstverlener in de volgende gevallen:
1° als de elektronische registratievoorziening signaleert dat het voertuig niet meer voldoet aan de bij deze codex of de uitvoeringsbesluiten ervan bepaalde vereisten;
2° als elk signaal door de elektronische registratievoorziening ontbreekt;
3° als hij het signaal ontvangt dat het ter beschikking gestelde gegarandeerde betaalmiddel ontoereikend is geworden.

Als de bestuurder niet de houder van het voertuig is, rust op hem dezelfde verplichting als vermeld in het eerste lid.

De dienstverlener geeft, waar nodig, instructies aan de bestuurder van het voertuig, waarbij die laatste ertoe gehouden is die instructies na te leven.

Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder elektronische registratievoorziening: de elektronische boordapparatuur bestemd voor de plaatsbepaling van het voertuig waarin de boordapparatuur is geplaatst, die, al dan niet met behulp van elektronische apparatuur op afstand, data uitwisselt om te komen tot de registratie van afgelegde kilometers, alsook tot de berekening van de kilometerheffing op die geregistreerde afstand.

De Vlaamse Regering bepaalt de instructies, vermeld in het derde lid.".

Art. 29. In artikel 3.3.2.0.1 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 19 december 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan het eerste lid wordt een punt 10° toegevoegd, dat luidt als volgt:

"10° de kilometerheffing het kalenderjaar waarin de belasting verschuldigd is. Het begint op de kalenderdag waarop de kilometers worden afgelegd op de niet-geconcedeerde weg.";

2° aan het tweede lid wordt een punt 6° toegevoegd, dat luidt als volgt:

"6° de kilometerheffing gelijk aan de kalenderdag waarop de kilometers worden afgelegd op de niet-geconcedeerde weg.".

Art. 30. Aan artikel 3.3.3.0.1, §2, van hetzelfde decreet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Voor de kilometerheffing kan de belasting worden geheven gedurende vijf jaar vanaf de kalenderdag waarop de kilometers worden afgelegd op de niet-geconcedeerde weg.".

Art. 31. Aan artikel 3.5.3.0.2 van hetzelfde decreet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

"De belastingschuldige moet het bevoegde personeelslid onmiddellijk op de hoogte brengen als niet langer aan de voorwaarden van de vrijstelling is voldaan.".

Art. 32. In artikel 3.10.3.1.1, §2, tweede lid, wordt tussen de zinsnede "het eurovignet," en de zinsnede "de leegstandsheffing bedrijfsruimten" de zinsnede "de kilometerheffing," ingevoegd.

Art. 33. Aan artikel 3.10.4.5.1 van hetzelfde decreet worden een tweede en derde lid toegevoegd, die luiden als volgt:

"In geval van niet-betaling door de houder van het voertuig, vermeld in artikel 2.4.2.0.1, §1, is degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft hoofdelijk gehouden tot betaling van de kilometerheffing, onder voorbehoud van verhaal tegen de houder van het voertuig.

Voor de toepassing van het tweede lid wordt de bestuurder van het voertuig beschouwd als een persoon die het voertuig ter beschikking heeft.".

Art. 34. Artikel 3.13.2.0.1 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 3.13.2.0.1. Voor de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling, het eurovignet en de kilometerheffing houden de bevoegde personeelsleden toezicht op de naleving van de bepalingen van deze codex en de uitvoeringsbesluiten ervan met betrekking tot de voertuigen die zich op de openbare weg bevinden. Ze kunnen alle documenten die nuttig zijn voor de identificatie van het voertuig of vaartuig, van de bestuurder of houder doen voorleggen, alsook een ander document dat de betaling van de belasting bewijst. Ze zijn gemachtigd zonder enige bijstand de garages, de hangars en de berg- of aanmeerplaatsen te onderzoeken.".

Art. 35. In artikel 3.13.2.0.4 van hetzelfde decreet wordt paragraaf 1 vervangen door wat volgt:

"§1. Als de niet-betaling van de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling, het eurovignet of de kilometerheffing wordt vastgesteld op de openbare weg, moet de bestuurder van het voertuig dat aan een van die belastingen onderhevig is, de niet-betaalde belasting en de boete samen met de interesten en kosten op het ogenblik van de vaststelling van de overtreding betalen aan het bevoegde personeelslid, vermeld in artikel 3.13.2.0.3.".

Art. 36. In artikel 3.13.2.0.5 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt:

"Als een overtreding van de bepalingen van deze codex met betrekking tot de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling, het eurovignet of de kilometerheffing wordt geconstateerd, zal een proces-verbaal worden opgemaakt door het bevoegde personeelslid, vermeld in artikel 3.13.2.0.3. Het proces-verbaal vermeldt minstens de overtreding alsook de elementen die moeten toelaten de overtreder te identificeren.";

2° er wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Als de overtreder niet kan worden geïdentificeerd op de dag van de vaststelling van de overtreding begint de termijn van vijftien dagen, vermeld in het tweede lid, te lopen na de dag waarop het bevoegde personeelslid, vermeld in artikel 3.13.2.0.3, de overtreder met zekerheid kon identificeren.".

Art. 37. Artikel 3.15.3.0.11 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 3.15.3.0.11. Als de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling of de kilometerheffing niet is betaald, kan de rechtbank de nummerplaat van het voertuig verbeurd verklaren en de teruggave ervan bevelen aan de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen.".

Art. 38. Aan artikel 3.18.0.0.1, §4, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 19 december 2014, worden een tweede, een derde, een vierde en een vijfde lid toegevoegd, die luiden als volgt:

"Het eerste lid is niet van toepassing op de kilometerheffing.

Voor de kilometerheffing kan slechts één administratieve geldboete van 1000 euro worden opgelegd voor het totaal van de administratieve inbreuken die gepleegd zijn met hetzelfde voertuig en vastgesteld zijn binnen hetzelfde ononderbroken tijdvak van drie uur vanaf de eerste vaststelling van de overtreding.

Er wordt geen administratieve geldboete opgelegd voor iedere overtreding die werd begaan binnen een ononderbroken tijdvak van drie uren vanaf de vaststelling van een andere overtreding op de bepalingen van deze codex en de uitvoeringsbesluiten ervan of van de wetgeving van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest of het Waalse Gewest met betrekking tot de kilometerheffing, in zoverre de betrokken overtredingen werden begaan met hetzelfde voertuig en in zoverre een administratieve geldboete werd opgelegd voor de eerst begane overtreding.

De administratieve geldboete, vermeld in het derde lid, wordt met ingang van 1 juli 2017 op 1 juli van elk jaar geïndexeerd met behulp van de coëfficiënt die wordt verkregen door het algemene indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk, voor de maand mei van het lopende jaar te delen door het algemene indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk voor de maand mei van het jaar 2016. Daarbij worden de volgende afrondingen toegepast:

1° de coëfficiënt wordt afgerond op het hogere of lagere tienduizendste naargelang het cijfer van de honderdduizendsten al of niet vijf bereikt;
2° na de toepassing van de coëfficiënt wordt het verkregen bedrag afgerond op de hogere of lagere euro naargelang het cijfer van het tiende al of niet vijf bereikt.".

Art. 39. Aan titel 5 van hetzelfde decreet wordt een artikel 5.0.0.0.12 toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 5.0.0.0.12. Zodra de kilometerheffing, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, eerste lid, 11°/1, geheven wordt, wordt voor de voertuigen die in België ingeschreven zijn of ingeschreven moeten zijn, op aanvraag van de belastingschuldige een evenredige teruggave van het eurovignet verleend voor de resterende dagen van de belastbare periode van het eurovignet.

Op straffe van verval moet de aanvraag, vermeld in het eerste lid, uiterlijk drie maanden na de laatste dag van de belastbare periode van het eurovignet worden ingediend bij het bevoegde personeelslid.".

Art. 40. In hetzelfde decreet wordt het opschrift van de bijlage vervangen door wat volgt:

"Bijlage 1. – Concordantietabellen".

Aan hetzelfde decreet wordt een bijlage 2 toegevoegd, die bij dit decreet is gevoegd.

Art. 41. In de bijlage bij hetzelfde decreet worden in de concordantietabel 1, tabel 8, de volgende rijen geschrapt:

Art. 2, eerste lid	Art. 2.4.1.0.1
Art. 2, tweede lid	Art. 1.1.0.0.4
Art. 2bis	Art. 2.4.1.0.2
Art. 2bis	Art. 2.4.4.0.2
Art. 3, eerste lid	Art. 2.4.1.0.1
Art. 3, tweede lid	Art. 1.1.0.0.2, vijfde lid
Art. 4	Art. 2.4.7.0.1
Art. 5	Art. 2.4.6.0.1
Art. 6, eerste lid	Art. 2.4.2.0.1
Art. 7	Art. 2.4.3.0.1
Art. 7	Art. 2.4.4.0.1
Art. 8, §1	Art. 2.4.7.0.2

Art. 42. In de bijlage bij hetzelfde decreet worden in de concordantietabel 2, tabel 8, de volgende rijen geschrapt:

Art. 1.1.0.0.2, vijfde lid	Art. 3, tweede lid
Art. 1.1.0.0.4	Art. 2, tweede lid
Art. 2.4.1.0.1	Art. 2, eerste lid
Art. 2.4.1.0.1	Art. 3, eerste lid
Art. 2.4.1.0.2	Art. 2bis
Art. 2.4.2.0.1	Art. 6, eerste lid
Art. 2.4.3.0.1	Art. 7
Art. 2.4.4.0.1	Art. 7
Art. 2.4.4.0.2	Art. 2bis
Art. 2.4.6.0.1	Art. 5
Art. 2.4.7.0.1	Art. 4
Art. 2.4.7.0.2	Art. 8, §1

Hoofdstuk 3. Slotbepalingen

Art. 43. Het decreet van 28 juni 2013 houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het Protocol dat op 20 oktober 2010 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Zweden werd ondertekend tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ter uitvoering van artikel 4, §4, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, wordt opgeheven.

Art. 44. Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum en ten vroegste op 1 april 2016.

Bijlage 1 bij het decreet van […] tot invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband

Bijlage 2 bij de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013

Bijlage 2 – De wegtypes, vermeld in artikel 2.4.4.0.2, 3°

De wegen die onder een wegtype als vermeld in artikel 2.4.4.0.2, 3°, vallen zijn de volgende, voor zover ze zich situeren op het grondgebied van het Vlaamse Gewest:

1) Autosnelwegen, incl. bretelwegen, autosnelwegenringen en op- en afritten:

Autosnelwegen:

A1	E19	Brussel - Mechelen - Antwerpen - grens NL (Breda)
A2	E314	Leuven - Lummen - grens NL (Heerlen)
A3	E40	Brussel - Leuven - grens Wallonië (Luik)
A4	E411	Brussel - grens Wallonië (Namen)
A7	E19	Brussel (R0) - grens Wallonië (Bergen)
A8	E429	Halle (Ring om Halle incl. N203a) - grens Wallonië (Doornik)
A10	E40	Brussel - Gent - Brugge - Oostende
A11	E34	Antwerpen – Zelzate, tot en met de kruising met de R4-West
A12		Brussel - Boom - Antwerpen - grens NL (Bergen-op-Zoom)
A13	E313	Antwerpen - Hasselt - grens Wallonië (Luik)
A14	E17	Antwerpen - Gent - Grens FR (Lille)
A17	E403	Brugge - Kortrijk - grens Wallonië (Doornik)
A18	E40	Jabbeke - Veurne - grens FR (Duinkerken)
A19		Kortrijk - Ieper
A21	E34	Antwerpen (Ranst) - grens NL (Eindhoven)
A25	E25	Luik (Wallonië) - Maastricht (Nl) thv Voeren (op- en afritten-complex N602)
A112	(N186)	Antwerpen / Jan de Voslei
A201		Brussel - Zaventem

Autosnelwegringen

R0		Ring om Brussel
R1		Ring om Antwerpen
R4		Ring om Gent, exclusief de R4-Oost tussen de kruising met de E34 en de kruising met de N70
R8		Ring om Kortrijk

2) Overige gewestwegen met een tarief hoger dan nul eurocent:

N1		Brussel - Antwerpen - grens NL (Breda)
N2		Brussel - Hasselt - grens NL (Maastricht)
N3		Brussel - grens Wallonië (Luik)
N4		Brussel - grens Wallonië (Namen)
N5		Brussel - grens Wallonië (Charleroi)
N6		Brussel - grens Wallonië (Bergen)
N7		Halle - grens Wallonië (Doornik)
N8		Brussel - Ninove - Oudenaarde - Kortrijk - Ieper - Koksijde
N9		Brussel - Gent - Brugge - Oostende
N10		Mortsel -Diest
N20		Hasselt - grens Wallonië (Luik)

N31	(E403)	Brugge – Zeebrugge, excl. N31 Zeebrugge tot en met de kruising met de N348
N49	(E34)	Antwerpen - Zelzate - Maldegem - Knokke (Knokke-Heist), excl. N49 van Westkapelle tot aan de kruising met de R4-West
N50		Brugge - Ingelmunster - Kortrijk - grens Wallonië (Bergen)
N60		Gent - Oudenaarde - Ronse - grens Wallonië (Leuze)
N70		Gent - Antwerpen
N80		Hasselt - grens Wallonië (Namen)
N186		Antwerpen (Jan de Voslei)