

Vlaams
Parlement

ingediend op **370** (2014-2015) – Nr. 1
20 mei 2015 (2014-2015)

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

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet.....	35
Advies van de Vlaamse Adviesraad voor Bestuurszaken	55
Advies van de Vlaamse Mobiliteitsraad.....	59
Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen.....	83
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	87
Advies van de Raad van State van 17 maart 2015.....	91
Advies van de Raad van State van 7 mei 2015.....	97
Ontwerp van decreet.....	115

MEMORIE VAN TOELICHTING

A. ALGEMENE TOELICHTING**1. Samenvatting**

Het voorliggende ontwerp van decreet beoogt de invoering van de kilometerheffing als belasting op het gebruik van de niet-geconcedeerde wegen (dit zijn de wegen die niet in concessie zijn gegeven door de wegbeheerder aan een concessiehouder), met een voertuig bedoeld of gebruikt voor goederenvervoer met een maximaal toegestaan totaalgewicht hoger dan 3,5 ton.

2. Structuur van het ontwerp van decreet

Voorliggend ontwerp van decreet is opgebouwd uit volgende drie hoofdstukken:

1. Inleidende bepalingen
2. De kilometerheffing
3. Slotbepalingen

Het hoofdstuk kilometerheffing is verder onderverdeeld als volgt:

- afdeling 1 bevat de niet-fiscale, organieke bepalingen. Hier worden met name volgende zaken geregeld:
 - a) de verhouding tussen de tolheffende instanties en de dienstverleners;
 - b) essentiële modaliteiten van het dienstverleningscontract en de facturatie aan de weggebruiker door de dienstverlener;
 - c) invorderingsbijstand tussen de gewesten;
- afdeling 2 behelst de inkanteling van de (materiële en procedurele) fiscale bepalingen inzake de kilometerheffing in de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 (hierna VCF).

3. Doelstellingen

De doelstellingen van de kilometerheffing zijn de volgende:

- een rechtvaardige fiscaliteit, waarbij iedere gebruiker betaalt volgens het reële gebruik van de weg;
- buitenlandse gebruikers een eerlijke bijdrage laten leveren voor het gebruik van het Belgisch wegennet;
- een bijdrage die wordt gedifferentieerd in functie van het maximaal toegestane totaalgewicht van het voertuig of samengesteld voertuig, in functie van de schade die elke gewichtsklasse¹ bijdraagt aan het wegdek. Conform de richtlijn zal de kilometerheffing van toepassing zijn op voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen over de weg met een maximaal toegestaan totaalgewicht hoger dan 3,5 ton;
- een bijdrage die wordt gedifferentieerd in functie van de EURO-emissieklasse, teneinde de vergroening van het voertuigenpark te stimuleren en de Vlaamse luchtkwaliteit te verbeteren;
- een bijdrage die toelaat te differentiëren volgens wegtype, teneinde rekening te houden met de reële infrastructuurkosten ervan en de lokaal veroorzaakte externe kosten, alsook om eventueel sluipverkeer te ontraden;
- een kilometerheffing waarbij elk gewest zijn eigen beleidsaccenten kan leggen, in functie van de regionale problematiek, met respect voor de beginselen van vrij verkeer binnen de federale staat en, bij uitbreiding de Europese Unie.

¹ Hierbij maakt men een onderscheid tussen de categorieën 3,5-12 ton, 12-32 ton en >32 ton.

4. Situering

4.1. Intergewestelijk project

Dit ontwerp van decreet is onderdeel van een gezamenlijk wetgevend project van de drie gewesten met als doelstelling de gelijktijdige invoering in de drie gewesten van een kilometerheffing als belasting op het niet-geconcedeerd wegnnet en (in Wallonië) een kilometerheffing als retributie op het geconcedeerd wegnnet.

Op 31 januari 2014 vond de ondertekening plaats van het intergewestelijk samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke 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.

Voor genoemd samenwerkingsakkoord werd gewijzigd door het intergewestelijk samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke 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.

Voorliggend decreet is conform aan het initieel samenwerkingsakkoord, zoals gewijzigd op 24 april 2015.

4.1.1. De aanduiding van een single service provider

De uitvoering van het kilometerheffingssysteem vereist infrastructuurwerken en de ontwikkeling en distributie van technische apparatuur. Daarom heeft het Vlaamse Gewest, samen met de andere gewesten en in voorkomend geval hun concessiehouder(s), via een gezamenlijke overheidsopdracht een dienstverlener aangeduid, die de single service provider wordt genoemd, en waarmee een Design Build Finance Maintain Operate (DBFMO)-overeenkomst werd gesloten.

In het kader van de DBFMO-overeenkomst, staat deze single service provider in voor de financiering van de benodigde investeringen voor de uitvoering van het kilometerheffingssysteem en ontwikkelt hij de vereiste producten en diensten, zoals de elektronische registratievoorziening en handhavingsapparatuur voor langs de weg. De single service provider is daarenboven een dienstverlener in de zin van artikel 4, 1°, van dit decreet (zie ook definitie in artikel 4, 9°). Dit houdt in dat hij de verschuldigde kilometerheffing factureert aan en int bij de houder van het voertuig waarmee hij een dienstverleningsovereenkomst heeft gesloten, om die gelden nadien door te storten aan de gewesten of, in voorkomend geval, de concessiehouders. De aanduiding van de single service provider sluit niet uit dat ook andere dienstverleners kunnen worden toegelaten om de elektronische tolheffingsdiensten, zoals omschreven in dit ontwerp van decreet, aan te bieden.

De aanduiding van de single service provider en de financiële verplichtingen van de gewesten in het kader van de DBFMO-overeenkomst worden geregeld door het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke 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.

4.1.2. De interregionale entiteit Viapass

Bij voormeld samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 werd Viapass opgericht, een publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal samenwerkingsverband 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.

Viapass heeft algemeen als taak om de samenwerking, de coördinatie en het overleg tussen de gewesten te verzorgen met betrekking tot het kilometerheffingssysteem dat door de gewesten gezamenlijk wordt ingevoerd. Een belangrijk onderdeel hiervan is het contractbeheer van voormeld DBFMO-contract met de single service provider, die de noodzakelijke infrastructuur voor de werking van het kilometerheffingssysteem aanlevert en de hierboven vermelde dienstverleningstaken uitvoert.

4.2. Gelijkaardige heffingen in de omliggende landen

De invoering van de kilometerheffing is onderdeel van een algemene evolutie in de ons omringende landen om het vrachtvervoer te belasten voor het gebruik van de weg.

Reeds in 1994 werd in België, Nederland, Duitsland, Denemarken en Luxemburg het eurovignet ingevoerd met het verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een eurovignet overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993.

Het eurovignet is een tijd- of periodegebonden gebruiksrecht dat moet worden betaald voor het gebruik van bepaalde autosnelwegen en hoofdwegen met voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van ten minste 12 ton. Sindsdien zijn belangrijke evoluties opgetreden in de geografische reikwijdte van het eurovignet. Zo trad Zweden in 1998 toe tot het eurovignet. Aan de andere kant heeft Duitsland naar aanleiding van de invoering van de belasting voor zware vrachtwagens (LKW-Maut) met ingang van 31 augustus 2003 afgezien van de heffing van het gebruiksrecht. Duitsland heeft echter het Eurovignetverdrag niet opgezegd.

Daarnaast zijn in het voorbije decennium in verschillende naburige landen initiatieven genomen om afstandsgebonden heffingen gelijkaardig aan de kilometerheffing in te voeren, waarbij gebruik wordt gemaakt van een elektronische registratievoorziening. Dit is elektronische boordapparatuur die in het voertuig wordt geïnstalleerd, en die draadloos de positie van dit voertuig continu doorgeeft, zodat de verschuldigde heffing kan berekend worden. Het gaat onder andere om de volgende landen:

- in Oostenrijk werd in 2004 de LKW-Maut ingevoerd, een heffing voor het gebruik van motorwegen en expreswegen door voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht hoger dan 3,5 ton;
- in Duitsland werd in 2005 de LKW-Maut ingevoerd, een heffing voor het gebruik van autosnelwegen en bepaalde andere wegen door voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht hoger dan 12 ton;
- de LKW-Maut in Tsjechië als heffing voor het gebruik van motorwegen en expreswegen door voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan 3,5 ton;
- Frankrijk heeft ook de intentie geuit om een Taxe poids-lourds te heffen voor het gebruik van het niet-geconcedeerd nationaal wegennet en verschillende regionale en lokale wegen met voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht hoger dan 3,5 ton.

5. Europees rechtskader

5.1. Richtlijn 1999/62/EG

Richtlijn 1999/62/EG is van toepassing op de kilometerheffing indien die zal worden geheven op de autosnelwegen, alsook op andere wegen indien zij deel uitmaken van het trans-Europees netwerk (zoals gedefinieerd in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet). Ingevolge artikel 7 is de richtlijn niet van toepassing op andere wegen waartoe de heffing wordt uitgebreid. Desalniettemin schrijft de richtlijn wel voor dat, in voorkomend geval, zulke uitbreiding geen discriminerende werking ten opzichte van het internationaal verkeer mag hebben, noch tot concurrentievervalsing tussen vervoerders mag leiden. Bovendien moet in dat geval met de algemene Europese verdragsbeginselen, en in het bijzonder met de principes van proportionaliteit en non-discriminatie, rekening worden gehouden. In dit decreet wordt richtlijn 1999/62/EG, zoals meermaals gewijzigd, omgezet, en haar bepalingen worden toegepast op de kilometerheffing waar deze wordt ingevoerd, op het geconcedeerd en het niet-geconcedeerd wegennet. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de wegen die al dan niet behoren tot het trans-Europees netwerk.

Als afstandsgebonden heffing is de kilometerheffing een tolgeld in de zin van artikel 2 van richtlijn 1999/62/EG. Het tolgeld bestaat overeenkomstig richtlijn 1999/62/EG uit een infrastructuurheffing en/of een externekostenheffing, waarbij in de richtlijn een specifieke tarificatiemethode op basis van de door de lidstaat gedragen kosten, wordt voorgeschreven. De tarificatie voor de kilometerheffing als belasting respectievelijk als retributie wordt verderop in deze toelichting uiteengezet.

In het kader van de begrotingsbesprekingen zal erover worden gewaakt dat aan de voorwaarden van artikel 9.2 van richtlijn 1999/62/EG is voldaan. Dit artikel bepaalt de wijze van bestemming van de opbrengst uit tolgelden die in de lidstaten worden geheven. Volgens dit artikel 9.2 bepalen de lidstaten hoe de inkomsten uit hoofde van deze richtlijn worden gebruikt, binnen de grenzen van dit artikel. Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, moeten de inkomsten uit infrastructuur- en externekostenheffingen (in de zin van de richtlijn), of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, worden aangewend ten voordele van de vervoerssector en tot optimalisering van het gehele vervoersysteem. Met name moeten de inkomsten uit externekostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, worden aangewend voor de verduurzaming van het vervoer, hetgeen een of meer van de volgende punten omvat:

- a) een efficiënte prijsstelling vergemakkelijken;
- b) de door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron verminderen;
- c) de gevolgen van de door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron beperken;
- d) de CO₂- en de energieprestatie van voertuigen verbeteren;
- e) alternatieve infrastructuur voor vervoergebruikers ontwikkelen en/of de bestaande capaciteit uitbreiden;
- f) het trans-Europese vervoersnet ondersteunen;
- g) de logistiek optimaliseren;
- h) de verkeersveiligheid verbeteren;
- i) veilige parkeervoorzieningen treffen.

De lidstaten worden geacht artikel 9.2 van richtlijn 1999/62/EG toe te passen, indien zij een fiscaal en financieel steunbeleid hebben en uitvoeren dat financiële ondersteuning van het trans-Europese net stimuleert en dat een waarde heeft van ten minste 15% van de inkomsten uit infrastructuur- en externekostenheffingen in elke lidstaat.

5.2. Richtlijn 2004/52/EG

Er moet eveneens rekening gehouden worden met de wet van 21 december 2006 die 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 Europese Unie heeft omgezet. Deze richtlijn betreft de oprichting van een Europese Tolheffingsdienst (EETS), complementair aan bestaande (nationale) tolheffingsdiensten. Het algemene principe van EETS is dat een gebruiker, wanneer hij hiervoor kiest, met slechts één overeenkomst met één enkele aanbieder van elektronische tolheffingsdiensten (single service provider) in alle tolgebieden in de Europese Unie die van elektronische tolheffing gebruikmaken, de verschuldigde tol kan voldoen. De elektronische registratievoorziening die gebruikt wordt om de gereden afstand te registreren moet daarom technisch interoperabel zijn met alle elektronische tolheffingssystemen binnen de Europese Unie.

De tolheffende instantie in de zin van beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese Elektronische Tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen, dat wil zeggen het publiek of privaat orgaan dat tol heft op het rijden met voertuigen in een EETS-gebied, moet onder meer instaan voor volgende zaken:

- het garanderen van de interoperabiliteit van de tolheffingsdienst, zoals beschreven in de wet van 21 december 2006;
- het opmaken van een EETS-gebiedverklaring met betrekking tot de algemene voorwaarden van de elektronische tolheffingsdienst op het grondgebied;
- het op niet-discriminerende en contractuele wijze toegang verlenen aan EETS-aanbieders die hun EETS-gebiedverklaring onderschrijven; en
- het vervullen van specifieke publicatieverplichtingen ten aanzien van de Europese Commissie en de lidstaten.

De verplichtingen van de dienstverlener zoals omschreven in dit ontwerp van decreet zijn van toepassing op alle elektronische tolheffingsdiensten geleverd door de dienstverlener, ongeacht of het gaat om EETS-diensten of niet. Het gaat om autonome intern-rechtelijke bepalingen die voor elke vorm van elektronische tolheffing gelden, ongeacht of de dienstverlener EETS-diensten aanbiedt of niet. Om compatibel te zijn met het EETS-systeem zijn er natuurlijk belangrijke overeenkomsten tussen de bepalingen van dit decreet en wat door het Europees recht, en de wet van 21 december 2006 reeds is voorzien voor EETS.

6. Algemene architectuur van de kilometerheffing

6.1. Definitie van de kilometerheffing

Voorliggende kilometerheffing is een afstandsgebonden heffing op het gebruik van de in het Vlaamse Gewest gelegen wegen, verschuldigd door iedere houder van een voertuig voor vrachtvervoer met een maximum toegelaten massa die meer bedraagt dan 3,5 ton.

De kilometerheffing als belasting, op niet-geconcedeerde wegen, is verschuldigd aan het gewest. Naar de gewesten als inrichters en begunstigen van de kilometerheffing wordt ook verwezen als 'tolheffende instantie'.

6.2. Opbouw van het tarief van de kilometerheffing

Volgens artikel 2, b), van richtlijn 1999/62/EG, zoals laatst gewijzigd, bevat een tolgeld een infrastructuurheffing, een externekostenheffing of beide. Er wordt gekozen om de kilometerheffing, daar waar hij wordt ingevoerd als belasting, in te voeren met twee componenten, met name een infrastructuurheffing en een externekostenheffing. In dit geval zijn de infrastructuurheffing en de externe-

kostenheffing als zodanig geen afzonderlijke belastingen. Hun integratie als twee componenten in één en dezelfde kilometerheffing als belasting impliceert dat externe kosten of infrastructuurkosten louter parameters van één en dezelfde belasting zijn.

6.2.1. Organisatie van de kilometerheffing

Voor de voldoening van de kilometerheffing is de heffingsplichtige, dit is in beginsel de houder van het heffingsplichtig voertuig, verplicht om vóór het gebruik van enige weg een elektronische registratievoorziening (een zogenaamde 'on-boardunit', afgekort OBU) in zijn voertuig te installeren, waarmee de verreden kilometers worden geregistreerd met het oog op elektronische inning van de verschuldigde heffing. Deze verplichting geldt evenwel niet voor de houder van het voertuig die van een vrijstelling geniet.

De bestuurder van het voertuig is ertoe verplicht te allen tijde te controleren of er een werkende OBU in het voertuig aanwezig is. Dat is onder meer van belang wanneer de hoedanigheid van de bestuurder en de houder van het voertuig niet samenvallen. Zo wordt duidelijk dat een voertuig niet op de weg mag rijden zonder te zijn voorzien van een werkende OBU.

De elektronische registratie gebeurt met gebruik van GNSS (Global Navigation Satellite System) technologie. Deze technologie is interoperabel met de andere elektronische tolheffingssystemen in de Europese Unie, in overeenstemming met artikel 2 van richtlijn 2004/52/EG zoals omgezet door artikel 3 van voormelde wet van 21 december 2006.

De houder van het voertuig sluit een dienstverleningsovereenkomst met een dienstverlener die hem de elektronische registratievoorziening verschaft. De dienstverlener int de verschuldigde kilometerheffing bij de houder van het voertuig, en stort dit bedrag door aan de bevoegde tolheffende instantie. De verschuldigde kilometerheffing kan, in geval van gebrekkige doorstorting door de dienstverlener, worden ingevorderd bij de dienstverlener, voor zover voldaan is aan volgende voorwaarden:

- de houder van het voertuig heeft een overeenkomst met de dienstverlener gesloten;
- de uitvoering van de overeenkomst is niet geschorst of van de schorsing is nog geen mededeling gedaan aan de tolheffende instantie.

Indien de houder van het voertuig geen overeenkomst met een dienstverlener heeft of wanneer hij zijn overeenkomst niet naleeft waardoor de uitvoering van de overeenkomst wordt geschorst, dan begaat hij een inbreuk op de regelgeving inzake de kilometerheffing en kan het betrokken gewest overgaan tot handhaving.

6.3. Handhaving door het gewest

De uitvoering van handhavingstaken wordt opgenomen door het gewest. Alle inbreuken op de regelgeving inzake de kilometerheffing die begaan worden door de houder van het voertuig of de bestuurder ervan kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete (artikel 3.18.0.0.1 VCF) of met een strafsanctie (artikel 3.15.3.0.1 en verder VCF).

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1

Dit ontwerp van decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In dit artikel wordt aangegeven dat dit ontwerp van decreet voorziet in de omzetting van volgende Europese richtlijnen (cfr. supra):

- 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, zoals gewijzigd door de richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 en, recenter, door richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011. Richtlijn 1999/62/EG beoogt in algemene termen de bewustwording en bewustmaking van de werkelijke kost van het gebruik van de weg volgens het principe van 'de gebruiker/de vervuiler betaalt';
- 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. Daarnaast werd ook rekening gehouden met beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese Elektronische Tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen.

Artikel 3

Dit artikel bevat een aantal gedefinieerde begrippen die enkel gebruikt worden in het decreet. De rest van de definities werd (ingevolge artikel 11 van dit ontwerp van decreet) geïncorporeerd in de Vlaamse Codex Fiscaliteit, waarnaar wordt verwezen.

Bij het gebruik van de definities wordt maximaal naar conformiteit gestreefd met de bestaande terminologie in het samenwerkingsakkoord Kilometerheffing van 31 januari 2014, zoals gewijzigd bij het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015.

Hoofdstuk 2. De kilometerheffing

Afdeling 1. Organieke omkadering

- Rechten en verplichtingen van de dienstverleners

Artikel 4

Iedere rechtspersoon die tolheffingsdiensten wil aanbieden in het tolgebied van een tolheffende instantie moet voorafgaand door de tolheffende instantie worden toegelaten tot diens tolgebied. Dit impliceert dat hij na een conformiteitsonderzoek en het doorlopen van een certificatieprocedure als EETS-dienstverlener wordt aanvaard, met inschrijving in het EETS-register tot gevolg.

Het gewest is bevoegd om deze toelatingsvoorwaarden en -procedure te regelen, aangezien deze kaderen in het regelen van de inning van de kilometerheffing op de wegen.

Dit ontwerp van decreet neemt de procedure van toelating van dienstverleners over, zoals deze omschreven is in de beschikking 2009/750/EG van de Commissie met

betrekking tot de Europese Elektronische Tolheffingsdienst. De dienstverlener en de tolheffende instantie sluiten een overeenkomst op basis van een tolgebiedverklaring. Dit is een document dat door de tolheffende instantie wordt opgesteld en de algemene voorwaarden voor de toelating tot het tolgebied van de tolheffende instantie bevat. De tolgebiedverklaring wordt opgesteld in overeenstemming met de bepalingen van dit ontwerp van decreet en haar uitvoeringsbesluit.

Ook voor de levering van tolheffingsdiensten die niet tot EETS behoren (bijvoorbeeld de tolheffingsdiensten die enkel voor de tolheffing op het grondgebied van de drie gewesten wordt aangeboden) wordt gebruikgemaakt van een toldomeinverklaring als basis voor deze overeenkomst.

Artikel 5

Dit artikel voorziet specifiek voor de single service provider, zijnde de door de tolheffende instanties aangeduide dienstverlener, een acceptatieplicht: met iedere houder van een voertuig die hierom verzoekt, moet deze dienstverlener een overeenkomst sluiten. Zo wordt de toegankelijkheid van het systeem voor eenieder gegarandeerd.

Artikel 6

Paragraaf 1 somt de diensten op die de dienstverlener in het kader van de overeenkomst tenminste moet aanbieden aan de houder van het voertuig. Ook de diensten vermeld in punt 4° (verzending aan het Vlaamse Gewest van de dagelijkse aangifte) en punt 5° (storting aan het Vlaamse Gewest van de kilometerheffing verschuldigd door de houder van het voertuig) betreffen diensten van de dienstverlener aan de houder van het voertuig. Het feit dat de dienstverlener alle verplichtingen jegens de tolheffende instantie verzekert voor de belastingplichtige kan namelijk ook worden beschouwd als een dienst ten gunste van de belastingplichtige houder van het voertuig. De kilometerheffing is uiteindelijk steeds verschuldigd aan de tolheffende instantie. Teneinde de belastingplichtige voldoende zekerheid te bieden dat zijn betaling in handen van de dienstverlener bevrijdend is, dient een duidelijke verplichting van de dienstverlener voor te liggen om de door de belastingplichtige betaalde bedragen door te storten, alsook de nodige gegevens ter verificatie van deze betaling aan te geven aan de tolheffende instantie. Zo zal de tolheffende instantie kunnen vaststellen of de betreffende belastingplichtige zijn belasting correct heeft voldaan. In dat opzicht kan het verzekeren van deze formaliteiten worden beschouwd als een (verzekerde) dienst jegens de houder van het voertuig.

Bij punt 1° is de regelgeving die op dit moment op de elektronische registratievoorziening van toepassing is de wet van 21 december 2006 houdende 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.

De mogelijkheid van de dienstverlener om kosten te factureren zoals vermeld in punt 6°, sub b), is beperkt. Immers, alle kosten van de dienstverlener (zowel aan de tolheffende instanties als aan de weggebruiker) voor het verlenen van de diensten die gevat worden onder de DBFMO-overeenkomst worden in diezelfde overeenkomst vergoed aan de hand van een beschikbaarheidsvergoeding. De dienstverlener kan deze kosten dus niet aan de houder van het voertuig factureren. Punt 6°, b), heeft louter betrekking op optionele aanvullende diensten die in onderlinge overeenstemming in het dienstverleningscontract tussen de dienstverlener en de houder van het voertuig zouden zijn opgenomen en die buiten de scope van de kilometerheffing 'an sich' vallen. Zo valt bijvoorbeeld te denken aan track&trace-diensten en personeels- en werktijdenregistratie, voor zover de dienstverlener deze

beschikbaar zou stellen. Verder moet de dienstverlener gratis een elektronisch betaaldocument ter beschikking stellen aan de weggebruiker, maar kan hij een kost aanrekenen als de weggebruiker om een papieren versie van dat document verzoekt.

Paragraaf 2 bevat de gegevens die de overeenkomst tussen dienstverlener en de houder van het voertuig minimaal moet bevatten. In paragraaf 1 van artikel 3.3.1.0.11 is de verplichting opgenomen voor de houder van het voertuig om alle voertuigdocumenten voor te leggen die nodig zijn voor een correcte identificatie van het voertuig op basis van de nummerplaat en voor de correcte tariefzetting naargelang het maximaal toegestane totaalgewicht en euronorm van het voertuig.

Artikel 7

Dit artikel bepaalt de kern van de rechtsverhouding tussen de dienstverlener en de tolheffende instanties. Paragraaf 1 bepaalt dat de dienstverlener de verschuldigde kilometerheffing int in naam en voor rekening van de tolheffende instanties en reikt daarbij een factuur uit aan de houder van het voertuig. In paragraaf 2 staat dat de dienstverlener de verschuldigde heffing daarna dient door te storten aan de tolheffende instantie.

Voor zover de houder van het voertuig een overeenkomst met de dienstverlener heeft gesloten en zolang de schorsing van de dienstverleningsovereenkomst niet werd medegedeeld aan de tolheffende instantie, kan de verschuldigde kilometerheffing enkel worden ingevorderd bij de dienstverlener. Dit kan echter enkel op voorwaarde dat het mogelijk is te bepalen op welke gebruikers deze bedragen betrekking hebben

Artikel 8

Om het debiteurenrisico van de dienstverlener te beperken, mag de dienstverlener de houder van het voertuig opleggen een gegarandeerd betaalmiddel te verschaffen. Deze term is gedefinieerd in dit ontwerp van decreet. Dergelijk gegarandeerd betaalmiddel is bijvoorbeeld een kredietkaart of een tankkaart. Het kan ook bestaan uit een voorschot in geld dat op een specifiek hiervoor bedoelde bankrekening wordt gestort.

Artikel 9

De dienstverlener doet dagelijks aangifte van de gegevens die noodzakelijk zijn ter voldoening van de kilometerheffing die in de voorbije 24 uur verschuldigd werd. Op deze wijze beschikt de tolheffende instantie op zeer korte termijn nadat de kilometerheffing verschuldigd wordt, over alle vereiste gegevens over deze inkomsten van de kilometerheffing.

De aangifte bedoeld in dit artikel houdt geen enkel verband met de aangifte zoals gebruikt in het fiscaal recht. Het gebruik van een aangifte vloeit noodzakelijk voort uit de architectuur van het systeem van de kilometerheffing. In de relatie tussen tolheffende instantie en houder van het voertuig wordt een tussenpersoon geplaatst, namelijk de dienstverlener. De registratie van de gereden kilometers door de elektronische registratievoorziening gebeurt niet rechtstreeks bij de tolheffende instantie, maar bij de dienstverlener. Deze geregistreerde kilometers moeten noodzakelijkerwijs worden aangegeven aan de tolheffende instantie, zodat deze laatste weet welk bedrag de dienstverlener zal doorstorten.

– Inningsbijstand

Artikel 10

De natuur van het controlesysteem van de kilometerheffing (i.e. via vaste en mobiele scanningsapparatuur) maakt het noodzakelijk dat, voor effectieve inning van de administratieve geldboeten, ook mobiele controle-eenheden worden ingezet die voertuigen op de weg kunnen opsporen met het doel om van hen de verschuldigde bedragen te innen gedurende hun aanwezigheid op het grondgebied van een van de gewesten. Gelet op het complexe karakter van de invordering buiten de landsgrenzen is het noodzakelijk dat belastingplichtigen en belastingschuldigen kunnen worden gecontroleerd en openstaande belastingschulden van hen kunnen worden geïnd, tijdens hun aanwezigheid op het grondgebied van een van de gewesten van het Rijk. Dergelijke controles verhogen de pakkans van overtreders en zijn daarom onontbeerlijk om de fraudegevoeligheid van het systeem van kilometerheffing te beperken.

Gelet op de territoriale bevoegdheid van elk van de gewesten en de beperkte grootte van hun grondgebied, zal het in de praktijk echter moeilijk zijn om een voertuig tijdig te kunnen tegenhouden binnen de grenzen van het eigen gewest. Dergelijke territoriale beperking zorgt ervoor dat de mobiele controle-eenheden ernstig in hun mogelijkheden worden beperkt.

In artikel 11 van het tussen de gewesten gesloten samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 (zoals gewijzigd op 24 april 2015) werd geopteerd voor een systeem van onderlinge bijstand bij de inning van de administratieve geldboeten. Dergelijke bijstand wordt in de eerste paragraaf van het besproken artikel 10 verder uitgewerkt door het voorzien, in elk van de gewesten, van een vrijblijvende wederzijdse machtiging voor het innen van door een ander gewest vastgestelde en aan een ander gewest toebehorende administratieve geldboeten, in naam en voor rekening van laatstgenoemd gewest. Ingevolge artikel 11, §2, tweede lid, in fine, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zijn de andere gewesten in dit geval verplicht om de geïnde bedragen onverwijld en integraal door te storten aan het Vlaamse Gewest.

De betreffende machtiging voorziet enkel in de toelating voor een ander gewest om, indien het dit wenst, in geval van een wegcontrole meteen ook de bedragen toebehorend aan het Vlaamse Gewest, in naam en voor rekening van laatstgenoemde te ontvangen, indien dit kadert in een wegcontrole die het andere gewest uitoefent met betrekking tot de eigen kilometerheffing. Dit behelst geenszins een verplichting voor het andere gewest om dit ook effectief te doen. De machtiging dekt alleen inningsbijstand in geval van wegcontroles door bevoegde personeelsleden, waarbij ook de mogelijkheid tot aanhaling van het voertuig als maatregel bestaat. De machtiging is evenwel beperkt tot wegcontroles en dekt bijvoorbeeld geen gedwongen invordering via/door een gerechtsdeurwaarder.

In de tweede paragraaf van het ontworpen artikel 10 wordt een verplichting opgelegd aan de bevoegde personeelsleden van de Vlaamse Belastingdienst om inningsbijstand te verlenen aan de andere gewesten. Dit is mogelijk op basis van een machtigingsbepaling die de andere gewesten in hun regelgeving opnamen (analoog aan de machtigingsbepaling in de eerste paragraaf van artikel 10). De regelgeving van de andere gewesten bevat eenzelfde verplichting ten aanzien van de eigen ambtenaren om over te gaan tot inningsbijstand ten aanzien van het Vlaamse Gewest. Door deze analoge werkwijze in alle gewesten wordt een sluitend systeem van intergewestelijke inningsbijstand gecreëerd met respect voor het territorialiteitsbeginsel en de autonome handhavingsbevoegdheid van elk gewest.

Afdeling 2. Aanpassingen aan de Vlaamse Codex Fiscaliteit (VCF)

De materieelrechtelijke bepalingen met betrekking tot het eurovignet in hoofdstuk 4 van de VCF worden vervangen door de materieelrechtelijke bepalingen met betrekking tot de kilometerheffing. De vervangingen impliceren meteen ook een opheffing van de artikelen inzake het eurovignet. Waar de bestaande artikelnummering niet overeenstemt met de nieuwe artikelnummering, wordt een expliciete opheffing of invoeging van een bepaald artikel voorzien.

A. Algemene bepalingen – definities

Artikel 11 (wijziging artikel 1.1.0.0.2 VCF)

Dit artikel voegt een aantal gedefinieerde begrippen toe aan artikel 1.1.0.0.2 VCF. Bij het opstellen van de definities werd maximaal naar conformiteit gestreefd met de bestaande terminologie in de Vlaamse Codex Fiscaliteit (VCF) en met de definities zoals geformuleerd in het samenwerkingsakkoord kilometerheffing van 31 januari 2014.

De definitie van 'kilometer', vermeld in artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 3°, verduidelijkt dat er wordt afgerond tot op de meter.

Enkele voorbeeldjes ter illustratie van de afrondingsmethode:

- 1.2344xx km => 1.234 km
- 1.2345xx km => 1.235 km
- 1.2346xx km => 1.235 km.

Uit de definitie van voertuig, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 6°, blijkt duidelijk dat voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg onder het toepassingsgebied van de kilometerheffing vallen, voor zover de maximum toegelaten massa meer dan 3,5 ton bedraagt.

Het 'vervoer van goederen' dient in ruime zin te worden geïnterpreteerd. Zo worden bijvoorbeeld ook werktuigen als 'goederen' beschouwd. De classificatie volgens de internationale voertuigcategorieën, vermeld in artikel 1, §1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, zal als indicatie gelden om te bepalen of een voertuig ontworpen is voor of gebruikt wordt voor het vervoer van goederen.

Zo zullen bijvoorbeeld alle 'voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen' van categorie N2 en N3, vermeld in punt 2 van voormeld artikel, geacht worden onderhevig te zijn aan de kilometerheffing. Niettegenstaande de mogelijkheid tot vrijstelling bij occasioneel gebruik, kan ook een landbouw- of bosbouwvoertuig dat met een aanhangwagen goederen vervoert onder de definitie van voertuig vallen (codes T, C, R en S, vermeld in punt 5-8 van bovengenoemd artikel of gelijkaardige buitenlandse voertuigen).

Conform de definitie van voertuig in 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 worden (sinds de laatste inhoudelijke wijziging door richtlijn 2011/76/EU) niet alleen voertuigen van meer dan 3,5 ton maximaal toegestaan totaalgewicht (in plaats van 12 ton maximaal toegestaan totaalgewicht) gevat, maar is ook de voorwaarde 'gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen' verruimd, in de zin dat nu geen 'uitsluitend' gebruik voor goederenvervoer meer vereist is. De woorden 'al dan niet uitsluitend' geven duidelijk aan dat ook voertuigen die niet als exclusieve

functie het vervoer van goederen hebben toch onder het toepassingsgebied van de kilometerheffing kunnen vallen.

Aangezien onder deze definitie geen 'uitsluitend' gebruik voor goederenvervoer vereist is, vallen onder meer volgende voertuigen (in de mate dat hun maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt) voor gemengd gebruik ook onder het toepassingsgebied van de kilometerheffing als ze bedoeld zijn of gebruikt worden voor vervoer van goederen over de weg (deze lijst is puur exemplatief/niet limitatief):

- marktwagens en winkelwagens;
- vacuümcleaners/aalputreinigers, rioolreinigers, zuigwagens (in de mate dat ze het geëxtraheerde afval ook vervoeren);
- huisvuilophaalwagens;
- chapewagens;
- rijdende eetkramen;
- betonpompmixers;
- takelwagens;
- kermiswagens;
- ...

B. Materieel Luik

Artikel 12 (wijziging opschrift)

Het opschrift van hoofdstuk 4 van titel 2 van de VCF wordt vervangen en luidt nu "Hoofdstuk 4. Kilometerheffing".

- Belastbaar voorwerp

Artikel 13 (vervanging artikel 2.4.1.0.1 VCF)

Dit artikel geeft het belastbaar voorwerp van de heffing weer. De kilometerheffing zal gelden als belasting op het gebruik dat een voertuig maakt van de niet-geconcedeerde wegen. Aangezien de Liefkenshoektunnel (onderdeel van de autosnelweg R2) een geconcedeerde weg betreft, is geen kilometerheffing in de zin van dit ontwerp van decreet verschuldigd voor de afstand die een voertuig in deze tunnel aflegt.

Artikel 14 (opheffing artikel 2.4.1.0.2 VCF)

Aangezien voor de kilometerheffing één artikel volstaat om het belastbaar voorwerp te duiden, kan artikel 2.4.1.0.2 opgeheven worden.

- Belastingplichtige

Artikel 15 (vervanging artikel 2.4.2.0.1 VCF)

Dit artikel betreft de belastingplichtige. De eerste paragraaf van het ingevoegde artikel 2.4.2.0.1 VCF bepaalt dat de kilometerheffing verschuldigd is door de houder van het voertuig. Dit is de persoon op wiens naam het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij de Belgische overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen (op dit moment de Directie Inschrijving van Voertuigen of DIV), of haar buitenlands equivalent.

De bestuurder van het voertuig zal enkel in geval van niet-betaling door de houder van het voertuig hoofdelijk gehouden zijn tot betaling van de kilometerheffing als belastingschuldige. De bestuurder behoudt evenwel de mogelijkheid tot verhaal tegen de houder van het voertuig die de belastingplichtige is.

In paragraaf 2 wordt het geval geregeld waarbij het voertuig ingeschreven is op naam van een persoon, bijvoorbeeld een leasingmaatschappij, die het voertuig bestendig of gewoonlijk ter beschikking stelt aan een andere persoon, bijvoorbeeld een transportonderneming. De houder van het voertuig kan, met het akkoord van de andere persoon, deze laatste als houder van het voertuig aanduiden voor de toepassing van dit ontwerp van decreet. De initiële houder van het voertuig blijft echter solidair aansprakelijk voor de goede uitvoering van de verplichtingen van de nieuwe aangeduide houder van het voertuig. De Vlaamse Regering kan de voorwaarden, beperkingen en nadere regels hiervan bij besluit bepalen.

– Belastbare grondslag

Artikel 16 (vervanging artikel 2.4.3.0.1 VCF)

Dit artikel bepaalt de belastbare grondslag. Het legt als principe vast dat de heffing verschuldigd is per geregistreerde kilometer die door een voertuig wordt afgelegd. Zoals blijkt uit de definitiebepaling in artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 3°, VCF, worden ook gedeeltes van kilometers gevat: de verreden kilometers worden afgerond tot op de meter (waarbij de derde decimaal naar boven wordt afgerond als de vierde decimaal een vijf of hoger is).

– Tarief

De bij de artikelen 17 tot en met 20 ingevoegde artikelen worden ingepast in afdeling 4 van dit hoofdstuk van de VCF betreffende het tarief. De kilometerheffing voor niet-geconcedeerde wegen kan bestaan uit twee componenten: een infrastructuurheffing en een heffing voor de externe kosten.

De eerste component van de kilometerheffing, de infrastructuurheffing, staat in verhouding tot de infrastructuurkost van het wegennet of het gedeelte van het wegennet waarop de kilometerheffing wordt toegepast. Hier geldt als algemeen principe dat de heffing in verhouding staat tot de kosten van de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de ontwikkeling van het gedeelte van het wegennet waarop de kilometerheffing wordt toegepast. Deze verhouding wordt, in overeenstemming met richtlijn 1999/62/EG, in hoofdlijnen als volgt bepaald:

1. berekening van de totale infrastructuurkosten, per wegtype waarvoor een verschillend tarief zal gehanteerd worden. De infrastructuurkosten zijn alle bouw-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten;
2. toerekenen van deze kosten aan de verschillende categorieën heffingsplichtige voertuigen, op basis van het verkeersvolume dat deze voertuigen genereren, van de ruimte die door hen wordt ingenomen op de weg, of het gewicht waarmee de weg wordt belast;
3. de verhouding tussen de infrastructuurheffing en de infrastructuurkosten wordt bepaald door gebruik te maken van het concept 'gewogen gemiddelde infrastructuurheffing', zoals bepaald door artikel 7ter van richtlijn 1999/62, zoals laatst gewijzigd. De gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, dit is de totale opbrengst van de infrastructuurheffing over een bepaalde periode, gedeeld door het aantal kilometers gereden door heffingsplichtige voertuigen die tijdens die periode zijn afgelegd op de aan de heffing onderworpen trajecten, moet in verhouding staan met, dus gelijk aan of lager zijn dan de infrastructuurkost van deze heffingsplichtige voertuigen gedurende dezelfde periode, uitgedrukt per gereden kilometer. Voor de kilometerheffing wordt gekozen om niet de volledige infrastructuurkost voor de betrokken wegen en voertuigen door te rekenen.

De infrastructuurheffing zal variëren naargelang de voertuigcategorie (gedifferentieerd naargelang maximaal toegestane totaalgewicht).

Voor de kilometerheffing, als heffing voor de externe kosten, wordt gedifferentieerd naargelang de EURO-emissieklasse van het voertuig, waarbij een hogere (en dus schonere) euronorm zal resulteren in een lagere heffing.

Artikel 17 (vervanging artikel 2.4.4.0.1 VCF)

In de eerste paragraaf van het ontworpen artikel 2.4.4.0.1. staat volgende formule voor de berekening van de kilometerheffing:

$$\sum \frac{T_z \times K_z}{z}$$

waarbij:

- "Tz" staat voor het tarief dat van toepassing is in een bepaalde tariefzone voor kilometers afgelegd in een welbepaalde rijrichting, op een welbepaald moment, uitgedrukt in eurocent/kilometer (zoals hieronder bij "z" nader toegelicht);
- "Kz" staat voor het aantal kilometers of gedeelten van kilometers dat aangerekend wordt;
- "z" staat voor de onderscheiden tariefzones, die behoren tot een van volgende drie wegtypes:
 - 1° autosnelwegen en autosnelwegelingen;
 - 2° overige gewestwegen; en
 - 3° gemeentewegen;
 allemaal enkel in zoverre ze een tarief hoger dan 0 eurocent hebben (en dus opgenomen zijn in de limitatieve lijst in bijlage bij de VCF).

Artikel 18 (vervanging artikel 2.4.4.0.2 VCF)

Dit artikel bevat de formule om de hoogte van het tarief te bepalen. Hierbij moeten verschillende parameters in rekening worden gebracht.

Het tarief wordt als volgt berekend:

- 1° eerst wordt factor F bepaald, die 1 is voor welke wegen waarvoor een tarief hoger dan 0 eurocent geldt. Voorliggend ontwerp van decreet zal een bijlage invoegen in de Vlaamse Codex Fiscaliteit met de limitatieve lijst met de wegen waarvoor een tarief van meer dan 0 eurocent geldt. Dit is van belang voor factor F in de tariefformule;
- 2° dit wordt vervolgens vermenigvuldigd met een som van verschillende termen. De eerste term van deze som bestaat uit het basistarief van de kilometerheffing, berekend met in acht name van de infrastructuurkosten die moet worden toegerekend aan de heffingsplichtige voertuigen. Dit basistarief bedraagt 11,3 eurocent;
- 3° bij het basistarief wordt vervolgens de term A opgeteld. Dit is de variatie naargelang het wegtype, waarbij alleen wegen met een tarief hoger dan 0 eurocent worden gevat;
- 4° vervolgens wordt hierbij de term G opgeteld, die staat voor de variatie naargelang de categorie waartoe het voertuig behoort op basis van het maximum toegestaan totaalgewicht;
- 5° daarna wordt hierbij de term E_N toegevoegd, zijnde de variatie naargelang de EURO-emissieklasse waartoe het voertuig behoort. De impact van deze parameter wordt in elk geval begrensd door artikel 7octies, punt 1, van richtlijn 1999/62/EG, dat bepaalt dat de infrastructuurheffing nooit meer mag zijn dan 100% hoger dan dezelfde heffing aangerekend voor gelijkwaardige voertuigen die aan de strengste emissienormen voldoen. Deze Europese maxima werden gerespecteerd. Gezien de euronormdifferentiatie is opgenomen onder de externe kosten (E_x), wordt ze bij term E_N op 0 gezet;
- 6° volgende term is E_T als variatie in de tijd. Zoals hierboven vermeld, werd geen invulling gegeven aan deze term. Een sturing op congestie moet bekeken worden in het bredere kader van alle weggebruikers;

- 7° verder hebben we term E_P voor variatie in plaats. Zoals hierboven vermeld, werd nog geen invulling gegeven aan deze term. Er wordt momenteel nog geen opportuniteit gezien om deze term te gebruiken in het kader van de optimalisering van het gebruik van de wegeninfrastructuur;
- 8° tot slot wordt nog een term E_X toegevoegd aan de som. Dit is een toeslag voor het in rekening brengen van externe kosten van het gebruik van een voertuig. Onder E_X wordt een differentiatie voorzien naargelang de EURO-emissieklasse waartoe het voertuig behoort. Zoals hierboven aangegeven zal niet tegelijk een euronormdifferentiatie gelden onder E_X en onder E_N . Gezien de euronormdifferentiatie is opgenomen onder de externe kosten (E_X), wordt ze bij term E_N op 0 gezet;
- 9° de waarde van de voormelde parameters wordt, per parameter, vermenigvuldigd met respectievelijk een factor a tot en met f . Aangezien in deze opstartfase geen invulling wordt gegeven aan de termen E_N , E_T en E_P , werden de daaraan gecorreleerde factoren c , d en e op 0 gezet.

Het tweede lid voorziet in een machtiging aan de Vlaamse Regering om de wegenlijst, die ingevolge artikel 39 wordt ingekanteld als bijlage bij de VCF, aan te passen, evenwel slechts in duidelijk omschreven en welbepaalde gevallen zoals de naamswijziging van wegen of categorisering van het bestaande wegennet.

Het derde lid regelt de indexering van de tarieven.

Het vierde lid geeft aan dat de belasting nooit lager kan zijn dan nul als het een weg betreft met een tarief hoger dan 0 eurocent. Indien de tariefberekening negatief zou uitvallen, zal het bedrag aan verschuldigde tolheffing met andere woorden altijd worden herleid naar 0 eurocent.

Artikel 19 (nieuw artikel 2.4.4.0.3 VCF)

Dit artikel bepaalt hoe de gereden afstand waarop het tarief wordt toegepast, moet worden berekend. De door de elektronische registratievoorziening geregistreerde afstand per kalenderdag geldt hierbij als basis.

De registratie van gereden afstand met gebruik van GNSS-technologie is evenwel niet volledig exact. Er moet rekening worden gehouden met een afwijking tussen de effectief gereden en de geregistreerde afstand van maximum 1,5%. Om te voorkomen dat door deze onnauwkeurigheid de houder van het voertuig meer dan zijn werkelijk gereden kilometers in rekening zou krijgen gebracht, wordt systematisch de geregistreerde afstand naar beneden verminderd door het hanteren van een correctiefactor -1,5%. Door steeds de maximale afwijking in mindering te brengen in het voordeel van de houder, betaalt deze laatste in de praktijk niet teveel. Zoals blijkt uit artikel 7, §2, derde lid, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 (zoals gewijzigd bij het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015), kan de waarde van deze correctiefactor naargelang de technologische vooruitgang worden aangepast.

Zoals blijkt uit de definitie van kilometer, zal de verreden afstand worden afgerond tot op de meter. Hierbij zal volgende afrondingsmethode gelden: als de vierde decimaal een vijf is of hoger, dan wordt de derde decimaal afgerond naar boven.

Artikel 20 (nieuw artikel 2.4.4.0.4 VCF)

Met artikel 20 wordt gewaarborgd dat er geen opcentiemen zullen worden geheven op de kilometerheffing. Enkel het gewest of desgevallend de concessiehouder kan dus een vergoeding opleggen voor het gebruik van de heffingsplichtige wegen, inclusief de gemeentewegen die eventueel in de toekomst in concessie gegeven zullen worden.

Voor de invoeging van onderhavig artikel wordt een beroep gedaan op de impliciete bevoegdheden. Opdat artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen toepassing kan vinden dienen er een aantal voorwaarden te worden voldaan (Grondwettelijk Hof, nr. 8/2011, 27 januari 2011; GwH, 12 juli 2012, nr. 89/2012, overweging B.6.1, BS, 18 oktober 2012):

1° de aangenomen regeling is noodzakelijk voor de uitoefening van de bevoegdheden van de gemeenschappen of de gewesten. De noodzakelijkheid valt als volgt te motiveren:

- a) het invoeren van tolgeden beïnvloedt de verkeersstromen, en vereist aldus noodzakelijk bovenlokale coördinatie;
- b) het verbod tot het heffen van opcentiemen op de kilometerheffing (als belasting) is noodzakelijk om de kostprijs van het gebruik van de weg binnen redelijke perken te houden. De hoogte van de toltarieven wordt immers strikt gereguleerd in de Europese Tolrichtlijn. Artikel 7.9 van deze richtlijn bepaalt dat de gewogen gemiddelde tarieven gerelateerd moeten zijn aan "de kosten van de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet". Daarnaast mogen de gewogen gemiddelde tarieven ook een marktconforme winstmarge en rendement op kapitaal omvatten. Artikel 7.10 bepaalt vervolgens de voorwaarden waaronder en de grenzen waarbinnen deze tarieven bovendien kunnen worden gedifferentieerd om "milieuschade te bestrijden, congestie aan te pakken, schade aan de infrastructuur te beperken, het gebruik van de infrastructuur te optimaliseren of de veiligheid op de weg te bevorderen";
- c) toepassing van opcentiemen op de kilometerheffing zou de overeenstemming van de gewestelijke tarieven met voormelde bepalingen van de Tolrichtlijn in het gedrang kunnen brengen of zou op zijn minst de gewesten beperken in de uitoefening van hun bevoegdheid, gezien zij bij toepassing van opcentiemen beperkt zullen zijn bij de vaststelling van hun tarieven, teneinde de voormelde Europese grenzen te respecteren;
- d) de (hoogte van de) tarieven (kan) kunnen bovendien een belangrijke sturende werking hebben op de verkeersstromen binnen een bepaald gewest. Dit sturend aspect zou in belangrijke mate kunnen verloren gaan indien op de bepaalde tarieven opcentiemen worden geheven. Inderdaad, de simulaties en mobiliteitseffecten op basis waarvan de gewesten bij de bepaling van hun tarieven uitgaan worden in dergelijk geval in belangrijke mate ondergraven. Het gewest zou zich bijvoorbeeld kunnen genoodzaakt zien haar eigen tarieven ex-post te herzien, indien door toevoeging van opcentiemen zou blijken dat de tariefhoogte ongewenste mobiliteitseffecten veroorzaakt;
- e) ook de Europese Commissie heeft in haar advies van 28 mei 2014 betreffende de genotificeerde kilometerheffing aangegeven dat gefragmenteerde of, erger nog, cumulatieve regelingen onvoldoende transparant zijn. De Europese Commissie kan opcentiemen op een tolheffing dus als een onevenredige belemmering van het vrij verkeer van goederen beschouwen. Er wordt aangestipt dat de artikelen inzake het vrij verkeer van goederen in het VWEU (Verdrag inzake de Werking van de Europese Unie) volgens de vaste rechtspraak van het Europees Hof van Justitie in bepaalde gevallen directe werking kunnen hebben in de interne rechtsorde. Het is dus noodzakelijk om te voorzien dat enkel de gewesten een vergoeding kunnen opleggen voor het gebruik van de heffingsplichtige wegen;
- f) ook internrechtelijk is het vrij verkeer van goederen binnen de Belgische Economische en Monetaire Unie verankerd in artikel 1ter van de Bijzondere Financieringswet;
- g) een gefragmenteerde regeling met een verschillend opcentiementarief per gemeente zou de inning en invordering van de kilometerheffing tot slot bijzonder complex maken en zou het voor de betrokken belastingplichtigen zeer moeilijk maken hun fiscale toestand te beoordelen;

- 2° de aangelegenheid (die behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid) leent zich tot een gedifferentieerde regeling: dit uit zich al in het feit dat artikel 464/1 van het WIB 92 (Wetboek van de Inkomstenbelastingen) een gedifferentieerde regeling invoert, waarbij een uitzondering op het principieel verbod op opcentiemen van artikel 464, WIB 92, werd ingevoerd met betrekking tot de onroerende voorheffing en "een niet in artikel 3 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 met betrekking tot de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten vermelde gewestbelasting, die het federaal kadastraal inkomen als belastbare grondslag of als element van zijn belastbare grondslag heeft". Bovendien betreft de kilometerheffing een eigenlijke gewestbelasting, waarbij het evident is dat de (reikwijdte van de) beperking van opcentiemen mogelijks te differentiëren is per gewest;
- 3° de weerslag van de betrokken bepalingen op die aangelegenheid is slechts marginaal: de instelling van dit verbod op het heffen van opcentiemen heeft slechts een marginale weerslag op de bevoegdheid van de federale overheid, omdat voorliggend verbod beperkt blijft tot de kilometerheffing als eigenlijke Vlaamse gewestbelasting. Meer nog, het toelaten van opcentiemen op de kilometerheffing zou net een véél grotere en meer ontwrichtende impact hebben op de federale bevoegdheid, gezien het vrij verkeer van goederen binnen de Belgische Economische en Monetaire Unie in het gedrang zou komen.

– Verminderingen

Artikel 21 (vervanging artikel 2.4.5.0.1 VCF)

Dit artikel werd ingevoegd om de artikelnummering van de VCF te kunnen aanhouden. De vervanging van het gelijkkluidende artikel inzake eurovignet beoogt mogelijke latere verwarring over de toepasselijkheid ervan op de kilometerheffing te voorkomen.

– Vrijstellingen

Artikel 22 (vervanging artikel 2.4.6.0.1 VCF)

Dit artikel betreft de vrijstellingen. Paragraaf 1 somt op welke categorieën van voertuigen vrijgesteld zijn van de kilometerheffing.

Met punt 1° wordt verzekerd dat vrijstellingen die werden toegekend door het Waalse of het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest automatisch ook in Vlaanderen worden erkend en hier ook meteen uitwerking zullen hebben. Men hoeft de vrijstellingsaanvraag met andere woorden niet opnieuw in te dienen bij de bevoegde entiteit (de Vlaamse Belastingdienst of Viapass, al naargelang het een Belg of een buitenlander betreft) als men zich met zo'n vrijgesteld voertuig op Vlaamse wegen begeeft.

De vrijstellingen onder punt 2° tot en met 4° moeten daarentegen wel worden aangevraagd door de belastingplichtige, waarbij deze laatste moet aantonen dat aan alle vrijstellingsvoorwaarden is voldaan. Zoals paragraaf 2 bepaalt, moet men de vrijstelling aanvragen vóór het gebruik van de weg. Als men dit nalaat, heeft men niet voldaan aan de verplichtingen van dit decreet en riskeert men een administratieve boete. De vrijstelling heeft slechts uitwerking vanaf het ogenblik van de toekenning ervan en kan dus niet retroactief ingeroepen worden. Er zullen dan ook nooit terugbetalingen van eventuele eerder betaalde kilometerheffing voor datzelfde voertuig volgen.

Onder punt 2° wordt een mogelijkheid tot vrijstelling voorzien voor enkele specifieke voertuigen die worden gebruikt in het kader van essentiële overheidsstaken. Deze lijst is limitatief.

De vrijstelling, vermeld in punt 3°, heeft betrekking op voertuigen in het kader van essentiële hulpverleningstaken voor zover deze "die speciaal en uitsluitend voor medische doeleinden zijn uitgerust en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn".

Het is vereist dat er medische handelingen kunnen plaatsvinden in het voertuig wanneer het voertuig zich op de openbare weg bevindt. Zo valt onder meer te denken aan ambulancevoertuigen of andere voertuigen voor dringende medische hulpverlening die speciaal uitgerust zijn om een medische ploeg en hun materiaal naar een bepaalde plaats te brengen. Ook mobiele operatiezalen en mobiele laboratoria kunnen vrijgesteld worden voor zover ze aan alle voorwaarden voldoen. Voertuigen die louter medisch materiaal of geneesmiddelen vervoeren worden daarentegen niet beoogd met deze vrijstelling. Deze voertuigen zijn immers niet speciaal en uitsluitend uitgerust voor medische doeleinden.

Een voorbeeld van uiterlijk herkenbaar zijn als voertuig dat speciaal en uitsluitend voor medische doeleinden is uitgerust, betreft voertuigen die voldoen aan de vereisten van het ministerieel besluit van 6 juli 1998 houdende vaststelling van de uiterlijke kenmerken van de voertuigen die ingezet worden in de dringende geneeskundige hulpverlening.

De vrijstelling, vermeld in punt 4°, heeft betrekking op voertuigen "die 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".

Paragraaf 3 geeft aan bij welke instantie men de vrijstellingsaanvraag moet indienen. Buitenlanders moeten hun aanvraag altijd richten tot Viapass, die hun aanvraag dan zal doorsturen naar het meest gerede gewest. Belgen moeten hun vrijstellingsaanvragen richten tot het eigen gewest (voor Vlaanderen moet de aanvraag aan de Vlaamse Belastingdienst gericht worden). Hierbij dient in eerste instantie gekeken te worden naar het adres van de houder van het voertuig op het kentekenbewijs. Bij gebreke aan een kentekenbewijs is het domicilie of de maatschappelijke zetel van de houder van het voertuig bepalend voor de plaats van de vrijstellingsaanvraag.

Paragraaf 4 betreft de geldigheidsduur van de vrijstelling: zolang aan alle voorwaarden blijft voldaan, blijft de vrijstelling ook gelden. Belangrijk om hierbij te vermelden is dat ingevolge het nieuw ingevoegde tweede lid van artikel 3.5.3.0.2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, geëxpliciteerd wordt dat de belastingschuldige verplicht is om zelf aan te geven wanneer niet langer aan de voorwaarden voor de vrijstelling is voldaan. Bij gebreke aan die kennisgeving, kunnen de algemene sanctiemechanismen van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (bijvoorbeeld een administratieve boete in de zin van artikel 3.18.0.0.1) toepassing vinden.

Ingevolge paragraaf 5 is de Vlaamse Belastingdienst verplicht de toegekende vrijstellingen onverwijld mee te delen aan Viapass met het oog op intergewestelijke coördinatie en verwerking ervan in het tolsysteem.

– Wijze van heffing

Artikel 23 (vervanging artikel 2.4.7.0.1 VCF)

Dit artikel bepaalt de wijze van heffing. Hiertoe wordt verwezen naar de relevante bepalingen in het procedureel luik van de VCF inzake aanslagjaar en belastbaar tijdperk.

Artikel 24 (opheffing artikel 2.4.7.0.2 VCF)

Aangezien voor de kilometerheffing één artikel volstaat om de wijze van heffing te bepalen, kan artikel 2.4.7.0.2 opgeheven worden.

C. Procedureel Luik

– Inning

Artikel 25 (wijziging artikel 3.2.2.0.1 VCF)

Voor het innen van de boetes die betrekking hebben op de kilometerheffing is voorzien dat ze kunnen worden geïnd zonder dat een uitvoerbaar verklaard kohier als inningstitel vereist is. Zoals hierboven al aangehaald, is het in principe de bedoeling dat de dienstverleners de verschuldigde sommen aan kilometerheffing innen bij de weggebruikers en deze sommen vervolgens doorstorten aan het Vlaamse Gewest als tolheffende instantie. Zolang de schorsing van het dienstverleningscontract niet genotificeerd is aan het Vlaamse Gewest als tolheffende instantie, kan de Vlaamse Belastingdienst niet overgaan tot inning van de tolgelden.

– De dienstverleningsovereenkomst

Artikel 26 (nieuw artikel 3.3.1.0.11 VCF)

Dit artikel regelt de dienstverleningsovereenkomst die de houder van het voertuig moet aangaan met een dienstverlener. Voorafgaand dient erop gewezen te worden dat zowel de adviespraktijk van de Raad van State, als de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof aanvaarden dat het overeenkomstenrecht geen zuiver federale aangelegenheid is gebleven. De grondwetgever en de bijzondere wetgever hebben immers, voor zover zij er niet anders over hebben beschikt, aan de gemeenschappen en de gewesten de volledige bevoegdheid toegekend tot het uitvaardigen van regels die eigen zijn aan de hun toegewezen aangelegenheden. Behoudens andersluidende bepalingen hebben de grondwetgever en de bijzondere wetgever met andere woorden het gehele beleid inzake de door hen toegewezen aangelegenheden aan de gemeenschappen en de gewesten overgedragen. Dit veronderstelt, zo blijkt uit de adviespraktijk van de Raad van State en de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, dat zij, in die aangelegenheid, specifieke regels kunnen uitvaardigen inzake overeenkomsten en inzake burgerlijke aansprakelijkheid. De gewestwetgever is dus bevoegd om bepalingen aan te nemen die hij meent te moeten uitvaardigen om zijn beleid in de hem toegewezen aangelegenheid tot een goed einde te brengen.

In de mate dat de in dit ontwerp van decreet vermelde bepalingen hier niet van afwijken, zal het gemeen verbintenissenrecht van toepassing blijven. Zoals de Raad van State ter zake heeft aangenomen zijn de algemene federale regels evenwel slechts van toepassing op aangelegenheden die onder de bevoegdheid van de gemeenschappen en gewesten vallen "totdat ze zelf specifieke bepalingen aannemen op grond van hun inherente of impliciete bevoegdheden wanneer de voorwaarden om zulks te doen vervuld zijn".

Op grond van de impliciete bevoegdheden kunnen de gewesten specifieke procedureregels uitvaardigen. De residuaire bevoegdheid inzake het burgerlijk recht berust bij de federale overheid, maar de deelgebieden kunnen een *lex specialis* uitvaardigen, subsidiair aan de eigen bevoegdheid. Overeenkomstig artikel 10, BWHI (bijzondere wet tot hervorming der instellingen), kan het decreet aldus bepalingen bevatten in aangelegenheden waarvoor het Vlaams Parlement niet bevoegd is. Opdat artikel 10, BWHI, toepassing kan vinden dienen er een aantal voorwaarden te worden voldaan (Grondwettelijk Hof, nr. 8/2011, 27 januari 2011; GwH, 12 juli 2012, nr. 89/2012, overw. B.6.1, BS, 18 oktober 2012):

- het is vereist dat de aangenomen regeling noodzakelijk is voor de uitoefening van de bevoegdheden van de gemeenschappen of de gewesten;
- de aangelegenheid (die behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid) leent zich tot een gedifferentieerde regeling;
- de weerslag van de betrokken bepalingen op die aangelegenheid is slechts marginaal.

Zowel uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof als uit de adviespraktijk van de Raad van State, afdeling Wetgeving, blijkt specifiek dat de gewesten in de uitoefening van hun bevoegdheden specifieke regels kunnen uitvaardigen inzake burgerlijk recht. De Raad van State verduidelijkt dat dit met name het geval is wanneer die regels kunnen worden beschouwd als eigen aan de bedoelde aangelegenheid, wat een nauwe band met die aangelegenheid veronderstelt. De decreetgevers kunnen voor de Raad immers van oordeel zijn dat het invoeren van zulke specifieke regels nodig is om het gewenste beleid in die aangelegenheid op doeltreffende wijze te voeren. In voorkomend geval kunnen die regels zelfs afwijken van het federale (gemeen) recht ter zake. Die mogelijkheid is evenwel niet onbeperkt, de decreetgever moet daarbij het evenredigheidsbeginsel respecteren, wat betekent dat de federale bevoegdheid op het vlak van het burgerlijk recht niet onmogelijk wordt gemaakt of op overdreven wijze wordt bemoeilijkt. De burgerrechtelijke bepalingen kunnen ook via impliciete bevoegdheden worden opgenomen.

Het eerste lid van paragraaf 1 van het nieuwe artikel 3.3.1.0.11 regelt de rechtsverhouding tussen de houder van het voertuig (degene die de heffing verschuldigd is) en de dienstverlener (de lasthebber van de tolheffende instantie). Deze rechtsverhouding wordt geregeld door middel van een overeenkomst die deze partijen afsluiten vóór het gebruik van enige weg (eerste lid).

In het tweede tot en met het vierde lid wordt de houder van het voertuig ertoe verplicht om alle voertuigdocumenten voor te leggen die nodig zijn voor een correcte identificatie van het voertuig op basis van de nummerplaat en voor de correcte tariefzetting naargelang het maximaal toegestane totaalgewicht en de euronorm van het voertuig. Als voor deze laatste twee elementen geen documenten kunnen worden voorgelegd, treedt een wettelijk vermoeden in werking dat het voertuig valt binnen de categorie van respectievelijk de hoogste gewichtsklasse en/of de laagste (oudste) EURO-emissieklasse. De belastingplichtige kan op elk moment tegenbewijs leveren door alsnog de benodigde documenten voor te leggen, maar de herwaardering van de voertuigkenmerken in de tariefformule zal enkel uitwerking hebben op de toekomst. De correctie zal met andere woorden enkel gelden voor toekomstig af te leggen kilometers. In geen geval zal een herberekening volgen voor eerder afgelegde trajecten. Er zal in dit geval dus nooit een terugbetaling volgen.

Paragraaf 2 bepaalt op limitatieve wijze de gevallen waarin de dienstverlener de uitvoering van de overeenkomst met de houder van het voertuig kan schorsen. De schorsingsmogelijkheid in punt 2° geldt uiteraard enkel voor zover de dienstverlener het gebruik van een gegarandeerd betaalmiddel verplicht, en voor zover de houder van het voertuig gebruik heeft gemaakt van een weg met een tarief hoger dan 0 eurocent. Van zodra de dienstverlener de schorsing van de

dienstverleningsovereenkomst aan de tolheffende instantie heeft gemeld, moet de tolheffende instantie de verschuldigde kilometerheffing rechtstreeks bij de houder van het voertuig invorderen. Dit scenario wordt geregeld in het volgende artikel.

– De elektronische registratievoorziening

Artikel 27 (nieuw artikel 3.3.1.0.13 VCF)

Paragraaf 1 bepaalt dat de registratie van de door een heffingsplichtig voertuig afgelegde afstand gebeurt met behulp van een elektronische registratievoorziening, ook wel on-boardunit of kortweg OBU genoemd. De dienstverlener stelt deze boordapparatuur ter beschikking.

Ingevolge paragraaf 2 moeten zowel de houder van het voertuig als de bestuurder ervan ervoor zorgen dat er een OBU in het voertuig wordt geïnstalleerd voorafgaand aan het gebruik van elke weg.

Paragraaf 3 bevat daarnaast een rechtstreekse verplichting aan de bestuurder om tijdens het gebruik van de weg er op toe te zien dat de elektronische registratievoorziening goed functioneert, volgens de informatie die hij krijgt van de mens-machine-interface. Dit is 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. Indien er een defect is aan de elektronische registratievoorziening, terwijl het beeldscherm geen gebrek in de registratie meldt, is er dus geen sprake van schending van dit artikel.

Paragraaf 4 bepaalt drie gevallen waarbij zowel de houder van het voertuig als de bestuurder zich onmiddellijk in verbinding moeten stellen met de dienstverlener. Aangezien men evenwel niet overal zonder meer kan stoppen om te telefoneren, zal aanvaard worden dat aan de onmiddellijkheidsvereiste voldaan is als deze personen binnen ten hoogste 10 minuten en ten hoogste 10 kilometer contact opnemen met de dienstverlener.

De dienstverlener kan hierop een aantal instructies geven aan de weggebruiker. Indien de weggebruiker nalaat deze instructies op te volgen, kan dit de schorsing van de dienstverleningsovereenkomst tot gevolg hebben (zie artikel 3.3.1.0.11, §2, eerste lid, 5°, VCF).

Ter bescherming van de belastingplichtige worden de mogelijke instructies limitatief opgesomd in de regelgeving. Om toch enige flexibiliteit mogelijk te maken in geval van dringende wijziging van de mogelijke instructies, is hiertoe een machtiging aan de Vlaamse Regering voorzien.

– Aanslagjaar en belastbaar tijdperk

Artikel 28 (wijziging artikel 3.3.2.0.1 VCF)

Aan artikel 3.3.2.0.1 wordt een omschrijving toegevoegd van het aanslagjaar en het belastbaar tijdperk voor de kilometerheffing.

Het aanslagjaar voor de kilometerheffing begint op de kalenderdag waarop de kilometers of gedeelten van kilometers worden afgelegd. Het belastbaar tijdperk is gelijk aan de kalenderdag waarop de kilometers of gedeelten van kilometers worden afgelegd.

– Aanslagtermijn

Artikel 29 (wijziging artikel 3.3.3.0.1 VCF)

Net als de andere Vlaamse verkeersbelastingen, kan de kilometerheffing worden geheven gedurende vijf jaar vanaf de kalenderdag waarop de kilometers worden afgelegd op de niet-geconcedeerde weg. Deze aanslagtermijn geldt ook voor de dienstverlener die de kilometerheffing in naam en voor rekening van het Vlaamse Gewest als tolheffende instantie int.

– Meldingsplicht voor niet meer voldoen aan voorwaarden vrijstelling

Artikel 30 (wijziging artikel 3.5.3.0.2 VCF)

Het nieuw ingevoegde tweede lid van artikel 3.5.3.0.2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, expliciteert de algemeen geldende verplichting voor de belastingschuldige om zelf aan te geven wanneer niet langer aan de voorwaarden voor een vrijstelling is voldaan. Bij gebreke aan die kennisgeving, kunnen de algemene sanctiemechanismen van de Vlaamse Codex Fiscaliteit toepassing vinden. Zo kan dan bijvoorbeeld een administratieve boete in de zin van artikel 3.18.0.0.1 worden opgelegd.

– Hoofdelijke gehoudenheid

Artikel 31 (wijziging artikel 3.10.3.1.1 VCF)

Ingevolge de aanpassing van artikel 3.10.3.1.1, §2, tweede lid, zal de hoofdelijke gehoudenheid van de belastingschuldigen tot betaling van de belasting ook gelden voor de kilometerheffing.

– De bestuurder als belastingschuldige

Artikel 32 (wijziging artikel 3.10.4.5.1 VCF)

In geval van niet-betaling door de belastingplichtige, zijnde de houder van het voertuig, is degene die feitelijk over het voertuig beschikt (bijvoorbeeld de bestuurder van het voertuig) hoofdelijk gehouden tot betaling van de kilometerheffing. Hij houdt evenwel het recht van verhaal tegen de houder van het voertuig.

– De bevoegde personeelsleden

Artikel 33 (wijziging artikel 3.13.2.0.1 VCF)

Net als bij de andere verkeersbelastingen kunnen de bevoegde personeelsleden voor de kilometerheffing toezicht houden op de naleving van de bepalingen van de codex en de uitvoeringsbesluiten ervan met betrekking tot de voertuigen die zich op de openbare weg bevinden.

– De aanhalings- en beslagprocedure

Artikel 34 (wijziging artikel 3.13.2.0.4 VCF)

De aanhalings- en beslagprocedure inzake de verkeersbelastingen wordt ook van toepassing gemaakt op de kilometerheffing.

– Proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk

Artikel 35 (wijziging artikel 3.13.2.0.5 VCF)

Net als bij de andere verkeersbelastingen zal ook voor de kilometerheffing een proces-verbaal worden opgemaakt als een overtreding van de VCF wordt vastgesteld.

Ingevolge artikel 3.13.2.0.5, tweede lid, moet een afschrift van het proces-verbaal aan de overtreder afgeleverd worden binnen vijftien dagen na de vaststelling van de overtreding, op straffe van verval van de bijzondere bewijswaarde van het proces-verbaal. Als de overtreder echter niet kan worden geïdentificeerd op de dag van de vaststelling, wat bijvoorbeeld het geval kan zijn als een camera een overtreding vaststelt van een vrachtwagen die in het buitenland is ingeschreven, kan het niet zijn dat deze termijn zou verstrijken. Daarom voorziet het nieuw ingevoegde lid dat de termijn in dat geval pas begint te lopen na de dag waarop de overtreder geïdentificeerd kon worden.

– Verbeurdverklaring nummerplaat

Artikel 36 (wijziging artikel 3.15.3.0.11 VCF)

Door deze aanpassing kan de rechtbank de nummerplaat ook verbeurd verklaren en de teruggave ervan bevelen aan de DIV als de kilometerheffing niet is betaald.

– De administratieve geldboete

Artikel 37 (wijziging artikel 3.18.0.0.1 VCF)

Bij een overtreding van de Vlaamse regelgeving inzake de kilometerheffing kan – net als bij de andere heffingen in de VCF – een administratieve geldboete tussen 50 en 1250 euro worden opgelegd op basis van artikel 3.18.0.0.1, §1.

De verschillen ten aanzien van de andere heffingen komen tot uiting in de nieuw toegevoegde leden in paragraaf 4 van artikel 3.18.0.0.1. Zo kunnen voor de kilometerheffing meerdere overtredingen per dag worden vastgesteld. In tegenstelling tot de andere heffingen zullen deze overtredingen voor de kilometerheffing gebundeld worden, waardoor maximum één administratieve geldboete verschuldigd is voor de periode van drie uur vanaf de eerste vaststelling van inbreuk binnen België. Als een ander gewest al een boete heeft opgelegd, kunnen in de drie daarop volgende uren geen nieuwe boetes worden opgelegd door datzelfde of door een ander gewest. Na het verstrijken van de periode van 3 uur, kan opnieuw een boete worden opgelegd door het gewest dat als eerste opnieuw een inbreuk vaststelt (bij wege van handhavingsapparatuur dan wel door handhavingspersoneel bij controles op de weg). De beperking van maximaal tien administratieve boetes voor dezelfde overtreding geldt niet voor de kilometerheffing.

– De automatische stopzetting van de aangiftes inzake het eurovignet

Artikel 38 (nieuw artikel 5.0.0.0.12 VCF)

Dit nieuwe artikel beoogt de automatische stopzetting van de aangiftes inzake het eurovignet vlak voordat de kilometerheffing voor het eerst verschuldigd is. Door de naadloze temporele overgang wordt vermeden dat gelijktijdig eurovignet en kilometerheffing verschuldigd zouden zijn. In de Vlaamse Codex Fiscaliteit is in artikel 3.4.7.0.5, §2, al voorzien in de mogelijkheid tot terugbetaling van het al betaalde gedeelte van het eurovignet dat betrekking heeft op de periode vanaf de inwerkingtreding van de kilometerheffing.

– Concordantietabellen

Artikel 39

Dit artikel verzorgt de invoeging in de VCF van de bijlage met de wegen met een tarief hoger dan 0 eurocent (zie artikel 18).

Artikel 40 en artikel 41

Deze artikelen voorzien een actualisatie van de concordantietabellen bij de VCF. Meer bepaald zorgen ze voor de schrapping van de rijen met materiële bepalingen inzake het eurovignet die vervangen zijn door bepalingen inzake de kilometerheffing.

Hoofdstuk 3. Slotbepalingen

Artikel 42

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 43

Dit artikel voorziet dat de Vlaamse Regering de datum van inwerkingtreding mag bepalen, zij het ten vroegste op 1 april 2016. Deze flexibiliteit werd ingebouwd om de invoering van de kilometerheffing naadloos te kunnen doen aansluiten bij het afzien van de heffing van het eurovignet en omdat de effectieve beschikbaarheidsdatum van het systeem door dienstverlener Satellic NV niet vastligt.

C. PROCEDUREVERLOOP – OVERZICHT VAN EN REPLIEK OP DE ADVIEZEN

1. Advies van de Vlaamse Adviesraad voor Bestuurszaken (VLABEST)

Het briefadvies van VLABEST dateert van 26 februari 2015 (kenmerk 2015/05). Hieronder een overzicht van de inhoudelijke opmerkingen van de Raad en de repliek van de Vlaamse overheid.

De Raad wijst op het feit dat de gevolgen van het voorontwerp op de lokale besturen niet mogen worden onderschat en vraagt daarom regelmatig en tijdig overleg met de lokale sector om de impact te monitoren en voldoende ondersteuning om initiatieven te ontwikkelen zodat de mogelijke negatieve impact op lokaal niveau tot een minimum kan worden beperkt.

- Repliek van de Vlaamse Regering: Deze bekommernis hangt samen met de omvang van het tolgebied. De regering geeft gehoor aan deze bekommernis door het netwerk in het voorontwerp van decreet terug te brengen tot het bestaande eurovignetnetwerk. De regering zal het sluipverkeer verder blijven monitoren. In functie daarvan kan het weggennet in de toekomst nog worden verfijnd wanneer dit vanuit mobiliteitspunt wenselijk is.

Verder wijst de Raad ook op de onduidelijke economische en administratieve impact van het voorstel. Meer concreet rijzen er vragen inzake het in aanmerking nemen van de Vlaamse economische concurrentiepositie (belastinghoogte in vergelijking met buurlanden) en administratieve complexiteit.

- Repliek van de Vlaamse Regering: De tarieven van de Duitse Maut, zoals die in voege zullen treden vanaf oktober 2015, kunnen hierbij als vergelijkingsbasis worden gehanteerd. Daaruit blijkt dat de tarieven in het ontwerp van decreet voor de categorie onder de 12 ton maximaal toegestane totaalgewicht lager

liggen dan de Duitse tarieven. Daarnaast is ook de omvang van het tolgebied bepalend, dat verder werd ingekort.

Er is inderdaad extra personeel voorzien voor de handhaving. De administratieve formaliteiten van het eurovignet verdwijnen, gezien deze vervangen wordt door de kilometerheffing. Europa hecht hierbij veel belang aan gebruikersvriendelijkheid ten aanzien van weggebruikers, ongeacht hun nationaliteit. Viapass zal in de zomer dan ook een communicatiecampagne starten om deze heffing bekend te maken bij het bredere publiek van weggebruikers. On-boardunits zullen besteld kunnen worden op voorhand via het internet, of in één van de vele automaten op plaatsen langs de tolwegen. De installatie van een on-boardunit is plug&play teneinde de gebruikersvriendelijkheid te bevorderen.

Tot slot geeft de Raad aan dat het op basis van de aangeleverde documenten onduidelijk is of en hoe het overleg is georganiseerd met de belangrijkste economische partners: Nederland en Duitsland.

- Repliek van de Vlaamse Regering: De voorbije jaren is er met Nederland en Luxemburg overlegd in het kader van de Benelux-werkgroep 'Wegbeprijzing'.

Vanaf de zomer zal Viapass een communicatiecampagne opstarten om de invoering van de kilometerheffing bekend te maken bij het bredere publiek van weggebruikers en verleneren en afnemers van goederentransport. Daarbij zal bijzondere aandacht worden besteed aan het aanvragen, ter beschikking stellen en correct configureren van de OBU.

Viapass doet momenteel, samen met Satellic, een ronde van België om voor associaties, federaties, verenigingen en groeperingen factuele uitleg te verschaffen over de kilometerheffing. Dat gaat over de taak en verantwoordelijkheden van beide organisaties, de opzet van het systeem, de werking van de OBU's en het verkrijgen ervan, het boetesysteem. Telkens wordt er veel tijd uitgetrokken voor een vraag- en antwoordmoment waarin de aanwezigen hun specifieke sectorvragen kwijt kunnen. Overigens is dat ook gebeurd bij de belangrijkste federaties in onze buurlanden. De CEO's van Viapass en Satellic zijn ook bezig met een tour in buurlanden om ministeries en bonden te zien. Zijn nu al gedaan: Nederland, Frankrijk en Duitsland. Parijs, Luxemburg en Polen staan gepland voor binnenkort. De administrateur-generaal van Viapass zal ook Asfinag in Oostenrijk bezoeken in juni 2015.

Zowel Viapass als Satellic hebben een uitgebreide Q&A-sectie op hun website. Ook via de websites kunnen vragen gesteld worden die in principe binnen de twee dagen beantwoord worden.

Momenteel wordt er een mediaplan opgemaakt met de publicaties waarin meer uitleg verschaft zal worden over aanschaf en gebruik van OBU's, gericht op de eigenaars en chauffeurs van vrachtwagens. Later zullen er ook folders gedrukt worden die op druk gefrequenteerde punten – denk aan tankstations – verdeeld zullen worden.

2. Advies van de Milieu- en Natuurraad (Minaraad)

De Minaraad heeft in een brief van 3 maart 2015 te kennen gegeven dat de raadspartners besloten om "binnen de Minaraad geen advies vast te stellen" vanwege de parallelle werkzaamheden in de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA).

3. Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)

De SERV heeft begin maart 2015 eveneens aangegeven geen advies uit te brengen aangezien de sociale partners via de MORA al hun advies hebben uitgebracht.

4. Advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA)

De MORA heeft in zijn advies van 27 februari 2015 gesteld dat het door de Vlaamse Regering voorgestelde systeem te sterk afwijkt van het systeem, inclusief randvoorwaarden, waarover de MORA wel een draagvlak heeft gevonden. Daarom kan de Mobiliteitsraad vandaag geen consensus vinden voor het systeem zoals het in het voorontwerp door de Vlaamse Regering voor advies is voorgelegd. De Mobiliteitsraad blijft wel voorstander van de invoering van een kilometerheffingssysteem voor vrachtwagens indien aan de gevraagde randvoorwaarden is voldaan.

Verderop in zijn advies somt de MORA deze randvoorwaarden op:

1. Passend in een mobiliteits- en fiscaliteitsvisie

Het regeerakkoord vermeldt dat “op termijn een kilometerheffing voor personenwagens budgetneutraal kan worden ingevoerd.

Als we rekeningrijden voor personenwagens invoeren, dan worden de vaste belastingen afgeschaft. Het betreft de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting. In tussentijd kan een wegvignet het principe van ‘de gebruiker betaalt’ al realiseren. We volgen de evoluties in het buitenland, zoals bijvoorbeeld de Duitse intenties voor een vignet, op de voet en sluiten erbij aan indien dit leidt tot een goedkoper en beter geïntegreerd systeem.

We vergroenen de jaarlijkse verkeersbelasting binnen een budgetneutraal kader.”.

De regering houdt vast aan deze intentie: de mobiliteitseffecten van een kilometerheffing voor personenwagens zullen verder worden onderzocht. Een sturing op congestie moet bekeken worden in het bredere kader van alle weggebruikers.

Inzake het Duitse wegvignet zou er informeel overleg plaatsvinden tussen Duitsland en de Europese Commissie. Er is voorlopig nog geen enkele stellingname door de Europese Commissie over de verenigbaarheid van die plannen met de beginselen van vrij verkeer. In afwachting daarvan zal werk worden gemaakt van een vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting.

In het kader van de mobiliteitsvisie om niet zozeer het bezit van een voertuig te belasten, maar het gebruik van de weg, zal de jaarlijkse verkeersbelasting voor vrachtwagens maximaal verlaagd worden, met dien verstande dat vanaf 12 ton maximaal toegestaan totaalgewicht de Europese minima moeten gerespecteerd worden.

Wat betreft de inbedding in de federale fiscaliteit kan reeds vermeld worden dat heffingen wegens het gebruik van de weg, als beroepskost aftrekbaar zullen zijn in de vennootschapsbelasting, zoals bepaald door artikel 198, §1, 5°, van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992, zoals gewijzigd bij de wet van 21 december 2013 tot wijziging van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992, inzake de aftrekbaarheid van gewestelijke belastingen, heffingen en retributies.

2. Verschillen vermijden tussen de gewesten

De regering verwijst hierbij naar de bepalingen van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 dat onder meer gezamenlijke afspraken beoogt "om de invoering, de organisatie en de handhaving van de kilometerheffing doelmatig en kostenefficiënt te realiseren", en naar het politieke akkoord van 21 januari 2011 dat onder meer verduidelijkt dat "het belastbare wegennet zal worden afgestemd teneinde ongewenste effecten en concurrentie tussen de gewesten en de buurlanden te vermijden" terwijl "tarieven (zullen) uitgaan van een uniforme formule, waarbij tariefhoogte en afwijkingsmarges het intergewestelijk verkeer niet mogen verstoren, noch concurrentievervalsing mogen creëren tussen aangrenzende regio's".

3. Goede handhaving verzekeren

Voor handhaving in het Vlaamse Gewest worden 20 vaste portieken voorzien op het Vlaamse wegennet, 12 mobiele controleapparaten die door de gewesten kunnen worden ingezet, evenals 63 extra vte bij de Vlaamse Belastingdienst, waarvan 31 voor het centrale handhavingscentrum in Brussel en 32 controleurs voor de mobiele patrouilles, om 18 extra patrouillevoertuigen te bemannen. De gewesten wensen daarnaast hun gezamenlijke handhaving te optimaliseren en zullen continue inspanningen leveren om een voldoende hoge pakkans te realiseren.

4. Op een beperkt, eenduidig bepaald wegennet

De MORA geeft aan te kunnen instemmen met een beperkt uitgebreid eurovignetnetwerk, dat bestaat uit het bestaande eurovignetnetwerk uitgebreid met wegen waarop sluipverkeer wordt vastgesteld of kan worden aangetoond dat het gaat om assen met een groot aandeel vrachtverkeer waardoor opname in het netwerk verantwoord is. De MORA stipt aan dat de internationale stromen zich hoofdzakelijk op het hoofdwegennet bevinden.

De regering geeft gevolg aan dit advies door het netwerk in het voorontwerp van decreet terug te brengen tot het bestaande eurovignetnetwerk. Daarnaast werd in het netwerk ook rekening gehouden met de ligging van economische poorten, zoals de havens en de frequente korte afstanden die in het kader van het intraportuair vervoer worden afgelegd bij de overslag van goederen tussen schepen.

De regering zal het sluipverkeer verder blijven monitoren. In functie daarvan kan het wegennet in de toekomst nog worden verfijnd wanneer dit vanuit mobiliteitspunt wenselijk is.

5. Gedragen tarieven

Het basistarief werd berekend zoals voorzien in de bijlagen van de Europese Tolrichtlijn (EC 1999/62). Deze bepaalt de maximale infrastructuurkosten die de lidstaten mogen doorrekenen aan de gebruikers van het wegennet. Voor het Vlaamse Gewest leidde dit tot een maximale infrastructuurheffing van 16,7 eurocent, exclusief externe kosten. De regering wenste echter niet de volledige kost hiervan door te rekenen aan de weggebruiker. In het voorontwerp werd het basistarief daarom beperkt tot 12,5 eurocent. In het finale ontwerp werd dit verder gereduceerd tot 11,3 eurocent.

In het kader van de transparantie van de tarieven, wordt de differentiatie beperkt tot de milieukosten (uitgedrukt in euronorm) en de impact op de wegeninfrastructuur (uitgedrukt in maximaal toegestaan totaalgewicht). Een

sturing op congestie moet in de toekomst bekeken worden in het bredere kader van alle weggebruikers.

De regering geeft ook gevolg aan de wens van de MORA om een apart, lager tarief te voorzien voor de voertuigcategorie van 3,5 tot 12 ton maximaal toegestaan totaalgewicht, en om de milieukosten door te rekenen via externe kosten.

De gewesten hebben reeds van bij de start van het project maximaal toegestaan totaalgewicht vooropgesteld omdat maximaal toegestaan totaalgewicht een kengetal is dat eenduidig terug te vinden is op de boorddocumenten. Dat betekent dat dit kengetal slechts één keer dient ingesteld te worden in de OBU. Het aantal assen verschilt telkenmale men de configuratie van het voertuig wijzigt en zou dus ook telkens opnieuw in de OBU dienen ingesteld te worden. De MORA stelt dat de controle op het aantal assen visueel kan gebeuren. Het enkel visueel kunnen controleren van de gewichtsfactor is echter net de kwetsbaarheid van het assensysteem. Daarentegen verhoogt het werken met maximaal toegestaan totaalgewicht de rechtszekerheid en de secure handhaving, hetgeen de MORA ook uitdrukkelijk heeft gevraagd in haar advies. De drie gewesten kozen er uitdrukkelijk niet voor om hoger te belasten op basis van het aantal assen, omdat dit bedrijven stimuleert om vrachtwagens te overladen, wat tot grotere schade aan het wegdek zou leiden.

6. Vrijstellingen duidelijk, maar beperkt

De MORA vindt het positief dat het aantal vrijstellingen beperkt is. Het samenwerkingsakkoord biedt inderdaad de mogelijkheid om het aantal vrijstellingen uit te breiden.

In het kader van de doelstelling van een eerlijke fiscaliteit wenst de Vlaamse Regering het oneigenlijke gebruik van vrijstellingen in alle regelgeving zoveel mogelijk uit te sluiten. In functie hiervan zal het verzoek van een vrijstelling voor opleidingsvoertuigen ook geëvalueerd moeten worden. De regering gaat er van uit dat de opleiding niet uitsluitend op het tolgebied zal plaatsvinden, maar ook op andere wegen. De mogelijkheid tot ondersteuning van de opleidingen van vrachtwagenchauffeurs zal echter sowieso in een breder kader onderzocht worden.

7. Opbrengsten voor mobiliteit en infrastructuur en flankerend beleid

De netto-opbrengst wordt voor een groot stuk toebedeeld aan infrastructuurprojecten voor belangrijke trajecten (daarbij wordt prioriteit gegeven aan het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T), het autosnelwegen- en primaire netwerk en legt zij zich daarin met name toe op de R0, R1, ontsluiting Waaslandhaven, E34-N49, A12 en de N-Z verbinding in Limburg), inclusief begeleidende milieumaatregelen, zoals geluidsschermen en fluisterasfalt, voor zover dit in het kader van vergunningen vereist wordt. Daarnaast wordt een belangrijk deel voorbehouden voor flankerend beleid ter verlichting van de loonkost (bijvoorbeeld een betere opleiding van chauffeurs, de niet-productieve 'wachturen' van chauffeurs, efficiënter transport in onder andere de landbouwsector enzovoort).

We geven gevolg aan het advies om de verkeersbelasting voor de categorie 3,5 ton maximaal toegestaan totaalgewicht op nul te zetten, en vanaf 12 ton maximaal toegestaan totaalgewicht op de Europese minimumtarieven te brengen.

Daarnaast kan vermeld worden dat heffingen wegens het gebruik van de weg, als beroepskost aftrekbaar zullen zijn in de vennootschapsbelasting, zoals bepaald

door artikel 198, §1, 5°, van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992, zoals gewijzigd bij de wet van 21 december 2013 tot wijziging van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992, inzake de aftrekbaarheid van gewestelijke belastingen, heffingen en retributies.

8. Belang van een goede communicatie

Vanaf de zomer zal Viapass een communicatiecampagne opstarten om de invoering van de kilometerheffing bekend te maken bij het bredere publiek van weggebruikers en verleners en afnemers van goederentransport. Daarbij zal bijzondere aandacht worden besteed aan het aanvragen, ter beschikking stellen en correct configureren van de OBU.

Viapass doet momenteel, samen met Satellic, een ronde van België om voor associaties, federaties, verenigingen en groeperingen factuele uitleg te verschaffen over de kilometerheffing. Dat gaat over de taak en verantwoordelijkheden van beide organisaties, de opzet van het systeem, de werking van de OBU's en het verkrijgen ervan, het boetesysteem. Telkens wordt er veel tijd uitgetrokken voor een vraag- en antwoordmoment waarin de aanwezigen hun specifieke sectorvragen kwijt kunnen. Overigens is dat ook gebeurd bij de belangrijkste federaties in onze buurlanden. De CEO's van Viapass en Satellic zijn ook bezig met een tour in buurlanden om ministeries en bonden te zien. Zijn nu al gedaan: Nederland, Frankrijk en Duitsland. Parijs, Luxemburg en Polen staan gepland voor binnenkort. De administrateur-generaal van Viapass zal ook Asfinag in Oostenrijk bezoeken in juni.

Zowel Viapass als Satellic hebben een uitgebreide Q&A-sectie op hun website. Ook via de websites kunnen vragen gesteld worden die in principe binnen de twee dagen beantwoord worden.

Momenteel wordt er een mediaplan opgemaakt met de publicaties waarin meer uitleg verschaft zal worden over aanschaf en gebruik van OBU's, gericht op de eigenaars en chauffeurs van vrachtwagens. Later zullen er ook folders gedrukt worden die op druk gefrequenteerde punten – denk aan tankstations – verdeeld zullen worden.

5. Advies van de Raad van State

Het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State naar aanleiding van het voorontwerp van decreet dateert van 7 mei 2015 en heeft als kenmerk 57.410/3. Hieronder een overzicht van de opmerkingen van de Raad en de repliek van de Vlaamse overheid.

Er moet worden bewaakt dat het aan te nemen decreet geen uitwerking krijgt alvorens het wijzigende samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 in werking is getreden.

- Repliek van de Vlaamse Regering: Aangezien voorliggend decreet niet vroeger dan 1 april 2016 in werking zal treden en het wijzigend samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 al op de dag van publicatie in het Belgisch Staatsblad, zal het aan te nemen decreet niet te vroeg uitwerking krijgen.

Er moet worden nagegaan of de toekomstige gewestelijke regelgeving met betrekking tot het elektronische tolheffingssysteem in overeenstemming blijft met de informatie op grond waarvan de Europese Commissie, overeenkomstig het voornoemde artikel 7nonies, lid 2, van richtlijn 1999/62/EG, op 28 mei 2014 een advies uitgebracht heeft. Bij gebreke daaraan moet vóór de datum van

inwerkingtreding van de regeling een nieuwe adviesaanvraagprocedure worden doorlopen.

- Repliek van de Vlaamse Regering: De Vlaamse Regering neemt notie van dit aandachtspunt, maar verwijst tegelijkertijd naar de repliek van de Vlaamse Regering op het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State naar aanleiding van het voorontwerp van instemmingsdecreet van het samenwerkingsakkoord van 9 april 2015 en als kenmerk 57.344/VR heeft.

De regeling voor inningsbijstand in het gewijzigde samenwerkingsakkoord heeft alleen betrekking op de inning van de administratieve geldboeten, terwijl de thans nog geldende tekst in artikel 10 van het ontwerp ook slaat op bijstand voor de invordering van de kilometerheffing. Verder behelst de doorstortingsverplichting ten aanzien van de andere gewesten (artikel 10, tweede lid, van het voorontwerp) een miskennis van de autonomie van de andere gewesten. Tot slot doet deze regeling ook afbreuk aan de territoriale bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

- Repliek van de Vlaamse Regering: De tekst van het ontwerp van decreet werd in overeenstemming gebracht met het gewijzigde samenwerkingsakkoord, waardoor er nu sprake is van "inning van de administratieve geldboete" en niet meer van "invordering van de kilometerheffing". Om miskennis van ten eerste de autonomie van de andere gewesten en ten tweede de eigen territoriale bevoegdheid van het Vlaamse Gewest te verhelpen werden verder de door de Raad van State aangereikte oplossingen geïmplementeerd:
 - 1° de bepaling inzake de doorstorting van de in het kader van inningsbijstand geïnde gelden door de andere gewesten aan het Vlaamse Gewest werd geschrapt (hiertoe kan worden teruggevallen op het intergewestelijke samenwerkingsakkoord) en
 - 2° er is intergewestelijk afgesproken om in elk gewest een bepaling te voorzien waarbij de eigen ambtenaren de mogelijkheid krijgen om op het eigen grondgebied om de administratieve geldboeten van andere gewesten te verzoeken, waarbij de bedoelde sommen kunnen worden geïnd en doorgestort.

Voor zover het verbod op opcentiemen in het ontworpen artikel 2.4.4.0.4 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (artikel 20 van het ontwerp) betrekking heeft op de ondergeschikte besturen, zal in het licht van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 (de zogenaamde impliciete bevoegdheden) in de memorie van toelichting verantwoord moeten worden dat is voldaan aan de voorwaarden die het Grondwettelijk Hof stelt om beroep te kunnen doen op de impliciete bevoegdheden.

- Repliek van de Vlaamse Regering: De Europese Commissie heeft in haar advies van 28 mei 2014 betreffende de genotificeerde kilometerheffing aangegeven dat gefragmenteerde of, erger nog, cumulatieve regelingen onvoldoende transparant zijn. De Europese Commissie kan opcentiemen op een tolheffing dus als een onevenredige belemmering van het vrij verkeer van goederen beschouwen. Er wordt aangestipt dat de artikelen inzake het vrij verkeer van goederen in het VWEU (Verdrag inzake de Werking van de Europese Unie) volgens de vaste rechtspraak van het Europees Hof van Justitie in bepaalde gevallen directe werking kunnen hebben in de interne rechtsorde.

Daarom wordt voorzien dat enkel het gewest of desgevallend de concessiehouder een vergoeding kunnen opleggen voor het gebruik van de heffingsplichtige wegen, inclusief de gemeentewegen die eventueel in de toekomst in concessie gegeven zullen worden.

Daarnaast kan ook aangetoond worden dat aan de drie voorwaarden van de impliciete bevoegdheden (noodzakelijkheid, differentiatie en marginaliteit) als bedoeld in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming

der instellingen (BWHI) voldaan is. In de artikelsgewijze toelichting (bij artikel 20) hierboven werd een verantwoording aangereikt waarbij wordt ingegaan op elk van de drie voorwaarden voor de aanwending van de impliciete bevoegdheid voor het opleggen van een verbod op opcentiemen aan de ondergeschikte besturen.

Artikel 3 van het ontwerp (betreffende de aanwending van de middelen) voorziet volgens de Raad niet in een geldige omzetting van artikel 9, lid 2, van richtlijn 1999/62/EG.

- Repliek van de Vlaamse Regering: We volgden de door de Raad gesuggereerde oplossing om artikel 3 te schrappen en tegelijk de memorie van toelichting aan te vullen met een beschrijving van de maatregelen waarmee zal worden gezorgd voor de geldige omzetting van die richtlijnbeperking.

De Raad stemt in met de verduidelijking bij artikel 6 van het ontwerp betreffende het feit dat de dienstverlener alle verplichtingen jegens de tolheffende instantie verzekert voor de belastingplichtige ook kan worden beschouwd als een dienst ten gunste van de belastingplichtige houder van het voertuig. De Raad wijst er verder op dat het ontwerp ter zake wel best wordt aangevuld zodat duidelijk blijkt dat de kosten waarvoor de dienstverlener kan factureren beperkt zijn.

- Repliek van de Vlaamse Regering: Eerstgenoemde verduidelijking werd opgenomen in de memorie van toelichting en de beperking van de te factureren kosten werd verwerkt in het ontwerp.

De Raad wijst erop dat artikel 15 van het ontwerp nog niet geheel in overeenstemming is met het gewijzigde samenwerkingsakkoord.

- Repliek van de Vlaamse Regering: Het ontwerp werd in overeenstemming gebracht met het samenwerkingsakkoord, zoals gewijzigd bij het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015.

Met betrekking tot de machtiging aan de Vlaamse Regering om de wegenlijst in bijlage bij de VCF aan te passen (ontworpen artikel 2.4.4.0.2, tweede lid, VCF) geeft de Raad aan dat – bij gebrek aan duidelijke en welomschreven criteria in de ontworpen regeling om te bepalen voor welke wegen de kilometerheffing verschuldigd is – het aan de decreetgever toekomt om bijlage 2 bij de Vlaamse Codex Fiscaliteit zo nodig zelf aan te passen.

- Repliek van de Vlaamse Regering: Er werden duidelijke en welomschreven criteria toegevoegd aan de ontworpen machtigingsbepaling. Concreet kan de regering deze lijst alleen nog aanpassen in geval van naamswijziging van wegen of categorisering van het bestaande wegennet.

Met betrekking tot artikel 27 van het ontwerp (§2 en §4 van ontworpen artikel 3.3.1.0.13 VCF) merkt de Raad op dat de uitbreiding van bepaalde verplichtingen naar de bestuurder van het voertuig niet lijkt te stroken met het samenwerkingsakkoord.

- Repliek van de Vlaamse Regering: In beide gevallen gaat het om aanvaardbare intergewestelijke afgestemde aanvulling van het samenwerkingsakkoord. Voor wat betreft paragraaf 4 werd de tekst van het ontwerp wel aangepast om (analoog aan paragraaf 2) conform het samenwerkingsakkoord te zijn.

Met betrekking tot artikel 37 van het ontwerp (ontworpen artikel 3.18.0.0.1 VCF) geeft de Raad aan dat intergewestelijke afstemming met betrekking tot het gebruik van de noties 'verschuldigd zijn' en 'opgelegd zijn' aangewezen is.

- Repliek van de Vlaamse Regering: Na intergewestelijke afstemming werd geopteerd om het opgelegd zijn van de administratieve geldboete als ijkpunt te nemen.

Met betrekking tot de bijlage met de wegenlijst merkt de Raad op dat het aanbeveling verdient om op nauwkeurigere wijze aan te geven welke trajecten precies worden bedoeld en enkel die trajecten te vermelden die zich op het grondgebied van het Vlaamse Gewest bevinden.

- Repliek van de Vlaamse Regering: Bij het opstellen van een nieuwe wegenlijst werden deze aanbevelingen in acht genomen.

De Raad wijst in randnummers 10, 19 en 22 op enkele materiële vergissingen. Verder noodzaakt een richtlijnconforme omzetting 1° dat de woorden 'maximaal toegelaten massa' worden vervangen door de woorden 'maximaal toegestane totaalgewicht' (opmerking randnummer 15) en 2° dat de woorden 'lidstaat van de Europese Unie' worden vervangen door de woorden 'staat van de Europese Economische Ruimte' (opmerking randnummer 11).

- Repliek van de Vlaamse Regering: De voorgestelde aanpassingen werden doorgevoerd.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie,

Annemie TURTELBOOM

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

VOORONTWERP VAN DECREET



Decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de minister-president van de Vlaamse Regering, de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie, de Vlaamse minister van Binnenlands Bestuur, Inburgering, Wonen, Gelijke Kansen en armoedebestrijding, de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn en de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

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 opbrengst van de kilometerheffing, vermeld in artikel 2.4.1.0.1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wordt aangewend met inachtneming van artikel 9, lid 2, van 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.

Art. 4. De definities, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid en artikel 1.1.0.0.3/1, 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 Brusselse Hoofdstedelijke 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. 5. §1. Het is verboden om de diensten, vermeld in artikel 6, §2, 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 lidstaat van de EU 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, lid 2, 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. 6. §1. De singleserviceprovider 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 singleserviceprovider: 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.

§2. De dienstverleningsovereenkomst moet minimaal de volgende diensten, die de dienstverlener aan de houder van het voertuig 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 de factuur van 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;
 - b) in voorkomend geval, de kosten van de diensten van de dienstverlener;
 - c) in voorkomend geval, het saldo na aftrek van de met gegarandeerde betaalmiddelen betaalde bedragen.

Tenzij de houder van het voertuig anders beslist, vermeldt de factuur, vermeld in het eerste lid, 6°, 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 factuur voor alle betrokken voertuigen. De factuur moet de voormelde gegevens per voertuig bevatten.

§3. 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 de maximaal toegelaten massa 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 van facturatie die beantwoordt aan de vereisten van paragraaf 2, 6°;
- 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 factuur uit van de bedragen die door de houder van het voertuig voor die periode zijn verschuldigd conform artikel 6, §2, 6°. Die factuur moet minstens de volgende vermeldingen bevatten:

- 1° het totaalbedrag van de verschuldigde heffing, het bedrag van de infrastructuurheffing en desgevallend het bedrag van de externekostenheffing;
- 2° de wijze waarop de houder van het voertuig de factuur kan betwisten, alsook de termijn waarin dat moet gebeuren.

§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. 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. De bevoegde personeelsleden van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest worden gemachtigd om, namens en voor rekening van het Vlaamse Gewest, om betaling te verzoeken van de overeenkomstig de bepalingen van dit decreet vastgestelde kilometerheffing, boeten en toebehoren, en die sommen of bedragen te ontvangen, naar aanleiding van een wegcontrole op het grondgebied van hun gewest, met betrekking tot de aan hun gewest verschuldigde kilometerheffing, boeten en toebehoren.

De ontvangen sommen en bedragen waarvoor, overeenkomstig het eerste lid, machtiging is verleend, worden onverwijld aan het Vlaamse Gewest doorgestort.

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 punt 10° vervangen door wat volgt:

"10° eurovignet: de belasting die tot en met de inwerkingtreding van het decreet van (datum) tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet 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;"

2° 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;"

3° in het eerste lid wordt een punt 5°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"5°/1. decreet kilometerheffing: decreet van [XXX] tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet;"

4° in het eerste lid worden de punten 7°/1 - 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.”;

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 de maximaal toegelaten massa meer dan 3,5 ton bedraagt;
- 7° weg: de landwegen en de aanhorigheden ervan.”.

Art. 12. In titel 2 van hetzelfde decreet, wordt het opschrift van hoofdstuk 4 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 4. Kilometerheffing”.

Art. 13. 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. 14. Artikel 2.4.1.0.2 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 15. 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;

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, met uitzondering van de arbeidsovereenkomst,

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. 16. 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. 17. Artikel 2.4.4.0.1 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 2.4.4.0.1. De heffing wordt als volgt vastgesteld:

$$\sum_w T_w \times K_w,$$

waarbij:

- 1° T_w = het tarief, vermeld in artikel 2.4.4.0.2, dat geldt voor het gebruik van een wegtype als vermeld in artikel 2.4.4.0.2, eerste lid, 3°;
- 2° K_w = het aantal kilometers, vermeld in artikel 2.4.4.0.3, dat aangerekend wordt voor het gebruik van een wegtype als vermeld in artikel 2.4.4.0.2, eerste lid, 3°;
- 3° W = de wegtypes, vermeld in artikel 2.4.4.0.2, eerste lid, 3°.”.

Art. 18. 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 T_w , vermeld in artikel 2.4.4.0.1, 1°, uitgedrukt in cent wordt als volgt bepaald:

$$T_w = F \times (B_T + a \times A + b \times G + c \times E_N + E_x),$$

waarbij:

- 1° F = factor, die 1 is voor de wegen die limitatief opgesomd zijn in punt 3°, en 0 voor alle andere wegtypes;
- 2° B_T = basistarief van de heffing, met waarde 12,5 cent;
- 3° A = variatie in functie van wegtype W met een tarief dat hoger is dan nul cent, 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 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 toegelaten massa (MTM)	G
MTM hoger dan 3,5 ton en lager dan 12 ton	0
MTM hoger dan of gelijk aan 12 ton en niet hoger dan (of gelijk aan) 32 ton	0
MTM hoger dan 32 ton	0,6

- 5° E_N = variatie in functie van de hoogte van de EURO-emissieklasse, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 1°, gedifferentieerd volgens de volgende tabel:

EURO-emissieklasse	E_N
EURO 6 of hoger	0
EURO 5 of EEV	2,1
EURO 4	3,2
EURO 3	6,3
Overige EURO-emissieklassen	8,3

6° $a = 1$, $b = 1$, en $c = 1$;

7° Ex = toeslag voor het in rekening brengen van de externe kosten, veroorzaakt door het voertuig, in functie van de hoogte van de EURO-emissieklasse, gedifferentieerd volgens de volgende tabel:

EURO-emissieklasse	Ex
EURO 6 of hoger	0
EURO 5 of EEV	0
EURO 4	0
EURO 3	0
overige EURO-emissieklassen	0

De Vlaamse Regering wordt ertoe gemachtigd om de wegenlijst in bijlage 2, vermeld in het eerste lid, 1°, aan te passen.

Het bedrag, vermeld in het eerste 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 cent 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 cent.”.

Art. 19. 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 K_W , vermeld in artikel 2.4.4.0.1, 2°, wordt bepaald volgens de volgende formule:

$$K_W = K_M \times C,$$

waarbij:

1° K_M = het aantal per kalenderdag geregistreerde kilometers, gereden op het wegtype, vermeld in artikel 2.4.4.0.2, eerste lid, 3°;

2° C = correctiefactor ter compensatie van onnauwkeurige registratie, met waarde 0,985.”.

Art. 20. 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. 21. 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. 22. 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 Hoofdstedelijk 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- of bosbouwvoertuig, die alleen in beperkte mate gebruik maken van 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."

Art. 23. 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. 24. Artikel 2.4.7.0.2 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 25. In 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. 26. 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, 10°, 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, de maximaal toegelaten massa en de EURO-emissieklasse vast te stellen.

Bij gebreke aan afdoend bewijs van de maximaal toegelaten massa van het voertuig, wordt het voertuig geacht een maximaal toegelaten massa 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 aan zijn betalingsverplichtingen jegens de dienstverlener, zoals die in de dienstverleningsovereenkomst zijn bepaald, voldoet;
- 2° in voorkomend geval, geen of een ontoereikend gegarandeerd betaalmiddel ter beschikking heeft gesteld;
- 3° gebruik maakt 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. 27. 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 bestuurder 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.

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 tweede lid.”.

Art. 28. 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. 29. 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 of de aanvullende belasting worden geheven gedurende vijf jaar vanaf de kalenderdag waarop de kilometers worden afgelegd op de niet-geconcedeerde weg.”.

Art. 30. 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. 31. 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. 32. Aan artikel 3.10.4.5.1. van hetzelfde decreet wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“In geval van niet-betaling door de houder van het voertuig, vermeld in artikel 2.4.2.0.1, §1, is de bestuurder van het voertuig hoofdelijk gehouden tot betaling van de kilometerheffing, onder voorbehoud van verhaal tegen de houder van het voertuig.”.

Art. 33. 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. 34. 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. 35. 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. 36. 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. 37. 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 vastgestelde administratieve inbreuk.

Als een administratieve boete als vermeld in het derde lid, volgens de regelgeving van een ander gewest verschuldigd is, wordt in het Vlaamse Gewest geen administratieve geldboete opgelegd voor het betreffende ononderbroken tijdvak van drie uur vanaf de vaststelling van de administratieve inbreuk door het andere gewest.

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. 38. 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. De aangiftes, vermeld in artikel 3.3.1.0.3, die betrekking hebben op aanslagjaar 2015 zullen automatisch worden stopgezet op het einde van de maand die voorafgaat aan de maand waarop de kilometerheffing voor het eerst verschuldigd is.”.

Art. 39. 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. 40. 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. 41. 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. 42. 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. 43. Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum en ten vroegste op 1 januari 2016.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie,

Annemie TURTELBOOM

De Vlaamse minister van Binnenlands Bestuur, Inburgering, Wonen, Gelijke Kansen en armoedebestrijding,

Liesbeth HOMANS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

Bijlage 1 bij het decreet van (datum) tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet.

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:

1° Autosnelwegen, inclusief bretelwegen, autosnelwegenringen en op-en afritten:

Autosnelwegen

A1	E19	Brussel-Mechelen-Antwerpen-grens NL
A2	E314	Leuven-Lummen-grens NL
A3	E40	Brussel - grens Wallonië
A4	E411	Brussel - grens Wallonië
A8	E429 - E42	Brussel (Halle)- grens Wallonië
A10	E40	Brussel-Gent-Brugge-Oostende
A12		Brussel-Boom-Antwerpen-grens NL
A13	E313	Antwerpen-Hasselt- grens Wallonië
A14	E17	Grens FR-Gent-Antwerpen
A17	E403	Brugge-Kortrijk-grens Wallonië
A18	E40	Jabbeke-Veurne-grens FR
A19		Kortrijk-Ieper
A21	E34	Antwerpen (Ranst)-grens NL
A25	E25	Maastricht (NL)-Luik
A112		Jan de Voslei Antwerpen
A201		Brussel - Zaventem

Bretelwegen

B101		Mechelen richting A1
B401		Gent richting A14
B402		A10 richting R4
B403		A10 naar R4 (Merelbeke)

Autosnelwegeringen

R0		Ring rond Brussel
R1		Kleine Ring rond Antwerpen (Merksem-N49 of A11)
R2		Grote Ring rond Antwerpen
R4		Grote ring rond Gent
R6		Grote Ring rond Mechelen
R8		Grote ring rond Kortrijk
R10		Binnensingel Antwerpen

R11		Antwerpen: (N148) Hoboken - Wilrijk - Mortsel - (N12 N112) Wijnegem
R13		Ring rond Turnhout
R14		Ring rond Geel
R16		Ring rond Lier
R22		Brussel: Verbrande Brug - Machelen - Diegem - Sint-Pieters-Woluwe - Oudergem - (N5) Ukkel
R23		Ring rond Leuven
R25		Ring rond Aarschot
R27		Ring rond Tienen
R32		Ring rond Roeselare
R34		Ring rond Torhout
R41		Ring rond Aalst
R71		Grote ring rond Hasselt

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

N1		Brussel-Antwerpen-grens NL
N2		Brussel-Hasselt-grens NL
N3		Brussel- grens Wallonië
N4		Brussel-grens Wallonië
N5		Brussel-grens Wallonië
N6		Brussel-grens Wallonië
N7		Halle-grens Wallonië
N8		Brussel-Ninove-Oudenaarde-Kortrijk-Ieper-Koksijde
N9		Brussel-Gent-Brugge-Oostende
N10		Mortsel-Diest
N12		Antwerpen - Malle - Turnhout - (N630) Tilburg
N13		Lier - Herentals - Geel
N16		Mechelen - Willebroek - Sint-Niklaas
N19		Turnhout - Geel - Westerlo - Aarschot - Leuven
N20		Hasselt-grens Wallonië
N21		Brussel/Bruxelles - Haacht - Aarschot
N25		Leuven - grens Wallonië
N28		Nivelles - Halle - Ninove
N29		Charleroi - Gembloux - Jodoigne - Tienen - Diest - Beringen
N31		Brugge-Zeebrugge
N32		Brugge - Torhout - Roeselare - Menen - (N17) Lille
N33		Oostende - Torhout
N34		Knokke-Heist - Blankenberge - Oostende - Nieuwpoort - De Panne
N36		(N35) Zarren - Roeselare - Ronse
N37		Aalter - Tielt - Roeselare - Ieper
N38		(A19) - Poperinge - (D948) Steenvoorde
N41		Aalst - Dendermonde - Sint-Niklaas
N42		Kwaremont - Zottegem - Geraardsbergen - Lessines
N44		Aalter - (N49) Maldegem

N45		Aalst - Ninove - (N460) Smeerebbe-Vloerzegem
N47		Asse - Dendermonde - Lokeren
N49		Antwerpen-Zelzate-Maldegem-Knokke (Knokke-Heist)
N50		grens Wallonië -Brugge
N58		aansluiting A19 tot grens Wallonië
N60		Gent-grens FR
N70		Gent-Antwerpen
N71		Geel - Mol - Lommel - Hamont-Achel - Budel
N72		Zonhoven - Beringen - (N73 N141) Heppen
N73		Kessenich - Bree - Peer - Leopoldsburg - (A13)
N74		noord-zuidverbinding Limburg (Hasselt - (N69) Eindhoven)
N75		Hasselt - Genk - Dilsen-Stokkem
N76		Borgloon - Genk - Meeuwen-Gruitrode - Bree - Hamont-Achel
N78		Vroenhoven - Lanaken - Maaseik - (N273) Venlo
N79		Sint-Truiden - Tongeren - (N278) Maastricht
N80		Hasselt-grens Wallonië
N101		Verbinding A12 brug over de Schelde - Rijnverbinding
N105		Verbinding R6 - St Katelijne Waver
N132		Gierle (Lille) - Weelde Station (Ravels)
N140		Turnhout - Lille
N144		Hoogstraten - Braken (Wuustwezel)
N152		Herentals - Herselt
N153		Herentals - St Lenaarts (Brecht)
N156		Verbinding tussen N19 - N152 (Westerlo)
N177		Antwerpen - Breendonk (Puurs) (Parallelwegen A12)
N180		Noorderlaan te Antwerpen
N211		Melsbroek (Steenokkerzeel) naar R22
N223		Aarschot - Tienen
N325		Verbinding Centrum (N318) - Slijpe (N369) te Middelkerke
N330		Avekapelle (Veurne) - Oostduinkerke-Bad (Koksijde)
N341		Verbinding N33 - N318 vlieghaven te Oostende
N351		Brugge - A301
N355		Pervijze (Diksmuide) - Nieuwpoort Bad (Nieuwpoort)
N369		Ieper - Diksmuide - Leffinge (N33) (Middelkerke)
N371		Brugge - Blankenberge
N377		Jabbeke (A10) - Vlissegem(De Haan)
N382		Kaster (Anzegem) - Waregem - Roeselare
N397		Brugge - Loppem (Zedelgem)
N417		Wetteren (N9) - Dendermonde (N41)
N419		Temse - Zwijndrecht (N49)
N423		Zelzate
N424		Dampoort te Gent - Oostakker (R4) (Gent)
N466		Gent - Deinze
N614		Amay - Tongeren
N700		Bilzen - (A13 N730) Bilzen

N702		Hasselt - (N750) Sledderlo
N715		Lommel - Houthalen
N750		Genk - (N730) Zutendaal

3° Gemeentewegen met een tarief hoger dan nul eurocent:

--	--	--

Gezien om gevoegd te worden bij het decreet van (datum) tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet.

ADVIES VAN DE VLAAMSE ADVIESRAAD VOOR BESTUURSZAKEN



Mevrouw Annemie TURTELBOOM
Vlaams minister van Begroting,
Financiën en Energie
Phoenixgebouw
Koning Albert II-laan 19 bus 11
1210 Brussel

vragen naar / e-mail
Bram Opsomer
bram.opsomer@bz.vlaanderen.be

telefoonnummer
02 553 40 15

datum
26/02/2015

kenmerk
2015/05

Betreft: Voorontwerp decreet kilometerheffing

Mevrouw de minister,

In haar zitting van 13 februari 2015 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet. Hierover vroeg u het advies van de Vlaamse Adviesraad voor Bestuurszaken (VLABEST).

Vooreerst **betreurt de Raad de timing van de adviesvraag**. Het dossier betreffende de kilometerheffing kent een heel lang voortraject van verschillende jaren. Het feit dat pas nu, in een hele late fase van het besluitvormingsproces en bovendien doormiddel van een spoedprocedure, advies gevraagd wordt aan de strategische adviesraden over een cruciaal strategisch dossier voor Vlaanderen, getuigt van slechte planning en weinig respect voor de rol en functie van adviesraden. De Raad hoopt dat het voornemen uit de beleidsnota Algemeen Regeringsbeleid (OD4.2) om de praktijk van de adviesverlening en consultatieprocessen te verbeteren en versterken in de toekomst dergelijke situaties kan vermijden.

De Raad wil zich voor het overige beperken tot volgende vaststellingen en vragen:

- De **gevolgen van het voorontwerp op de lokale besturen** mogen niet worden onderschat. De lokale besturen zullen hun mobiliteitsplannen moeten toetsen en afstemmen aan de nieuwe situatie. Op lokaal niveau zal immers het eventueel ontwijkverkeer opvangen of ontmoedigd moeten worden en zullen initiatieven moeten worden opgezet omtrent bijvoorbeeld stedelijke distributie en logistiek (waar trouwens in bepaalde steden al mee wordt geëxperimenteerd). De Raad vraagt daarom regelmatig en tijdig overleg met de lokale sector om de impact te monitoren en voldoende ondersteuning om

initiatieven te ontwikkelen zodat de mogelijke negatieve impact op lokaal niveau tot een minimum kan worden beperkt.

- Naast de impact op de lokale besturen, is ook **de economische en administratieve impact** van het voorstel onduidelijk. Houdt het nieuwe systeem rekening met de Vlaamse economische concurrentiepositie (belastinghoogte in vergelijking met buurlanden)? Zal dit niet leiden tot verdere administratieve complexiteit (uit de cijfers in de nota aan de Vlaamse Regering blijkt alvast dat de regeling aanleiding zal geven tot heel wat nieuwe aanwervingen voor o.a. handhaving)?
- Tot slot is het op basis van de aangeleverde documenten onduidelijk of en hoe het **overleg** is georganiseerd met de belangrijkste economische partners: **Nederland en Duitsland.**

We hopen, mevrouw de minister, u hiermee van dienst te zijn geweest.
Voor bijkomende vragen of toelichting kan u steeds contact opnemen met het secretariaat van VLABEST.

Hoogachtend,

(getekend)

Prof. dr. Herman MATTHIJS
Voorzitter

(getekend)

Bram OPSOMER
Secretaris

ADVIES VAN DE VLAAMSE MOBILITEITSRAAD



Advies

Voorontwerp van decreet betreffende de
invoering van een kilometerheffing voor
vrachtwagens

Brussel, 27 februari 2015

Adviesvraag: Adviesvraag over het decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet

Adviesvrager: Minister Annemie Turtelboom

Ontvangst adviesvraag: 17 februari 2015

Adviestermijn: bij hoogdringendheid - 10 werkdagen

Goedkeuring raad: 27 februari 2015

Inhoud

Krachtlijnen van het advies.....	64
1. Inleiding.....	66
2. Situering van de adviesvraag	66
3. Samenvatting van de adviesvraag.....	67
4. Vorige MORA-adviezen	68
Advies.....	71
1. Draagvlak is cruciaal	71
1.1. Tijd nodig voor maatschappelijk debat	72
1.2. Draagvlak bestaat onder voorwaarden	73
1.3. Participatietraject is noodzakelijk	73
1.4. Beleidskeuzes motiveren	73
1.5. Aangeven impact kilometerheffing	74
1.6. Duidelijkheid van de adviesvraag.....	75
1.7. Samenvattend	75
2. Noodzakelijke elementen voor een kilometerheffing	75
2.1. Passend in een mobiliteits- en fiscaliteitsvisie.....	76
2.2. Verschillen vermijden tussen de gewesten	76
2.3. Goede handhaving verzekeren	77
2.4. Op een beperkt, eenduidig bepaald wegennet.....	77
2.5. Gedragen tarieven	78
2.6. Vrijstellingen duidelijk, maar beperkt.....	80
2.7. Opbrengsten voor mobiliteit en infrastructuur.....	80
2.8. Flankerend beleid voorzien.....	81
2.9. Belang goede communicatie.....	82

Krachtlijnen van het advies

De Mobiliteitsraad is reeds van bij de start van het dossier kilometerheffing betrokken. In zijn verschillende adviezen heeft de Raad steeds aangegeven dat de consensus om akkoord te gaan met een kilometerheffing voor vrachtwagens afhankelijk is van een aantal voorwaarden.

Na het lezen van het voorliggende voorontwerp van decreet dat de invoering van een kilometerheffing en het stopzetten van de inning van het eurovignet mogelijk maakt, stelt de Mobiliteitsraad vast dat aan de noodzakelijke randvoorwaarden uit zijn vorige adviezen nog niet is voldaan. De Raad aanvaardt het primaat van de politiek, maar verwacht dat de beleidskeuzes die gemaakt zijn minstens verantwoord worden naar het maatschappelijk middenveld. De Raad mist echter deze motivatie in de voorgelegde documenten.

Zo ontbreekt in het voorgelegde dossier een overzicht van de totale impact van de invoering van een kilometerheffing. De MORA verwacht minstens zicht op de volledige mobiliteits-, milieu- en sociaal-economische effecten. De spoedprocedure verhinderde bovendien dat de MORA voldoende tijd had om hier verder zelf rond te werken.

Het door de Vlaamse Regering voorgestelde systeem, wijkt te sterk af van het systeem inclusief randvoorwaarden, waarover de MORA wel een draagvlak heeft gevonden. Daarom kan de Mobiliteitsraad vandaag geen consensus vinden voor het systeem zoals het nu door de Vlaamse Regering voor advies is voorgelegd.

De Mobiliteitsraad blijft wel voorstander van de invoering van een kilometerheffingssysteem voor vrachtwagens indien aan de gevraagde randvoorwaarden is voldaan. Hij stelt voor dat de Vlaamse Regering verder werkt aan het draagvlak om situaties, zoals die in het buitenland hebben plaatsgevonden bij de daar geplande introductie van een kilometerheffing, te vermijden.

De Mobiliteitsraad herhaalt daarom de noodzakelijke randvoorwaarden die in zijn vorige adviezen werden aangereikt om een draagvlak te vinden bij alle actoren. De Raad stelt immers voor om te starten met een eenvoudig, maatschappelijk haalbaar, gebruiksvriendelijk en betrouwbaar systeem:

- Vertrekken vanuit een Vlaamse mobiliteits- en fiscaliteitsvisie: de kilometerheffing inbedden in een algemene mobiliteitsvisie over alle modi en verkeersnetwerken heen en in een beleidsvisie op Vlaamse fiscaliteit
- Verschillen tussen de gewesten tot een minimum beperken: dit impliceert zo homogeen mogelijke tarieven, met minimale verschillen in hoogte
- Beginnen op een beperkt wegennet om de invoering maatschappelijk haalbaar te maken
- Voorzien in een handhaving met een hoge pakkans
- Tariefhoogtes moeten maatschappelijk aanvaardbaar en gedragen zijn, en daarom ook duidelijk. Uit de gevraagde impactstudie moet blijken welke tariefhoogtes haalbaar zijn, rekening houdend met de doelstellingen van de kilometerheffing
- Het aantal vrijstellingen beperken
- Uitrollen van een flankerend beleid, dat zowel overgangsmaatregelen als structurele maatregelen omvat

- De opbrengsten te besteden aan de verbetering van het mobiliteitssysteem, inclusief de remediëring van externe kosten, en infrastructuur

De MORA stelt dat de maatregel aan draagvlak kan winnen door het systeem zo uit te werken en in te passen in een langetermijnbeleid waarbij een rechtvaardigere beprijzing van alle modi wordt nagestreefd.

.

1. Inleiding

Op 17 februari 2015 vroeg de Vlaamse Regering de Mobiliteitsraad bij hoogdringendheid om advies over het voorontwerp van decreet dat de Vlaamse Codex Fiscaliteit wijzigt. Dit voorontwerp van decreet handelt over het invoeren van de kilometerheffing en het stopzetten van de heffing van het eurovignet.

De Vlaamse Regering motiveert de spoedprocedure als volgt: "ingevolge de DBFMO-overeenkomst met dienstverlener Satellic, die instaat voor de registratie van de verreden kilometers, berekening van de verschuldigde heffing en inning en doorstorting van de verschuldigde tolgelden, moet alle gewestelijke regelgeving tot implementatie van de kilometerheffing uitvoerbaar zijn ten laatste op 1 juni 2015. Bij gebreke hieraan is niet alleen een grote contractuele schadevergoeding verschuldigd door de gewesten, maar riskeren we eveneens dat dienstverlener Satellic de opstartdatum van de kilometerheffing uitstelt. Bovendien riskeert het Vlaamse Gewest een budgettair hiaat als de kilometerheffing nog niet geheven kan worden op een moment dat het eurovignet niet langer geheven wordt (het afzien van de heffing van het eurovignet moet noodzakelijk minstens 9 maanden op voorhand genotificeerd worden aan de verdragsstaten van het eurovignetverdrag)."

De goedkeuring van het decreet is de juridische stap die nodig is om de invoering van een kilometerheffing in Vlaanderen mogelijk maakt. Deze regelgeving volgt uit het intergewestelijk samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 waarin de drie gewesten zich engageren om samen de kilometerheffing in te voeren, voor de nodige gewestelijke regelgeving te zorgen en de intergewestelijke entiteit Viapass op te richten. Dit samenwerkingsakkoord maakt dat ook de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest een voorontwerp van ordonnantie / decreet recent hebben goedgekeurd.

2. Situering van de adviesvraag

In het Vlaams Regeerakkoord 2009-2014 is opgenomen dat de Vlaamse Regering een kilometerheffing voor vrachtwagens wilde invoeren tegen 2013. Ter voorbereiding van dit dossier formuleerde de Vlaamse Regering op 23 juli 2010 een voorstel van architectuur voor het kilometerheffingssysteem. De MORA adviseerde hierover op 24 september 2010.

Op 21 januari 2011 sloten de drie gewesten een politiek akkoord waarin ze zich engageerden om samen een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren, een wegvignet voor personenwagens in te voeren, een proefproject kilometerheffing in de GEN-zone te organiseren en de verkeersfiscaliteit te hervormen.

Op 31 januari 2014 sloten de drie gewesten een intergewestelijk samenwerkingsakkoord betreffende de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens op het grondgebied van de drie gewesten en tot de oprichting van het interregionaal samen-

werkingsverband Viapass. De MORA adviseerde over het voorontwerp van instemmingsdecreet met dit samenwerkingsakkoord op 18 oktober 2013.

In het Vlaamse Regeerakkoord 2014 – 2019 is de volgende tekst opgenomen: “Conform het intergewestelijk samenwerkingsakkoord voeren we in 2016 een kilometerheffing in voor het vrachtvervoer over de weg. Voor personenwagens onderzoeken we of en onder welke voorwaarden op termijn en op budgetneutrale wijze een kilometerheffing kan worden ingevoerd of een wegenvignet.”

3. Samenvatting van de adviesvraag

De MORA is om advies gevraagd over het voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet.

Het voorontwerp van decreet legt de afspraken vast die gemaakt zijn in het intergewestelijk samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass.

Het voorontwerp van decreet bevat de definiëring van de kilometerheffing, opbouw van het tarief en de organisatie van de kilometerheffing.

De kilometerheffing is een afstandsgebonden heffing op het gebruik van de in het Vlaamse Gewest gelegen wegen, verschuldigd door iedere houder van een voertuig voor vrachtvervoer met een maximum toegelaten massa die meer bedraagt dan 3,5 ton. De kilometerheffing is een belasting op de niet-geconcedeerde wegen. Hierdoor moet ieder voertuig dat onderhevig is aan de kilometerheffing en dat over de weg rijdt voorzien zijn van een werkende On Board Unit (OBU).

Het systeem zal werken met een elektronische registratie met gebruik van GNSS-technologie (Global Navigation Satellite System). Deze technologie is interoperabel met de andere tolheffingssystemen in de Europese Unie.

De kilometerheffing zal ten vroegste op 1 januari 2016 in werking treden.

De kilometerheffing bestaat uit twee componenten: een infrastructuurheffing en een externekostenheffing. De infrastructuurkostenheffing kan worden gedifferentieerd per wegtype, vrachtwagencategorie en euro-emissieklasse. In het voorontwerp van decreet is opgenomen dat er geen differentiatie zal zijn volgens wegtype, wel een differentiatie volgens euronorm en bij de vrachtwagencategorieën worden tariefvariaties voorzien tussen twee gewichtsklassen (van 3,5 tot 32 ton en zwaarder dan 32 ton). Aan de externekostenheffing wordt voorlopig geen invulling gegeven. Het basistarief zal 12,5 eurocent bedragen.

Het voorontwerp van decreet bevat eveneens een lijst van genummerde wegen waarop de kilometerheffing van toepassing zal zijn.

4. Vorige MORA-adviezen

De Mobiliteitsraad is van bij de start van het dossier kilometerheffing betrokken. Hij heeft reeds driemaal advies¹ verleend over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens: op 30 maart 2009, 24 september 2010 en 18 oktober 2013. Ook in zijn Mobiliteitsrapport 2014² ging de Raad uitgebreid in op de nodige elementen voor het voeren van een maatschappelijk debat bij de invoering van een kilometerheffing. Hieronder vindt u een overzicht van de MORA-standpunten op hoofdlijnen. Voor verdere verduidelijking verwijzen we graag door naar de verschillende adviezen.

De bereikte consensus van de Mobiliteitsraad over de kilometerheffing voor vrachtwagens omvat het vervullen van alle voorwaarden. Bij het niet vervullen van deze randvoorwaarden valt de bereikte consensus weg. De Mobiliteitsraad heeft dit al meermaals aangekaart, waaronder ook in het Vlaams Parlement.

De invoering van de kilometerheffing past binnen het principe van de gebruiker en de vervuiler betaalt door een rechtvaardigere beprijzing. Die rechtvaardigere beprijzing komt er door de gebruiker te laten betalen, dezelfde tarieven voor binnenlandse en buitenlandse chauffeurs en via de differentiatie volgens milieukeurmerken. De kilometerheffing zoals de Vlaamse Regering ze in 2009 en 2010 aan de MORA voorlegde, zal volgens de Raad slechts beperkt mobiliteitssturend zijn door een verhoogde efficiëntie van het vrachtvervoer en zal geen impact hebben op de congestie. Wel verwacht de Raad, naar Duits voorbeeld, een positieve impact op het milieu omdat er met milieuvriendelijkere voertuigen zal worden gereden.

Bij het ontwikkelen van zijn visie op het kilometerheffingssysteem is de MORA steeds uitgegaan van de principes: eenvoudig, gebruiksvriendelijk en betrouwbaar.

Een eenvoudig systeem houdt in dat er maar één systeem bestaat binnen België. Het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 voorziet de invoering van één systeem binnen België. Dit vindt de Raad zeer positief. Hij waarschuwt wel om tariefvariaties tussen de gewesten te vermijden. De tarieven moeten zo homogeen mogelijk zijn en tarieven mogen niet concurrentieverstorend werken.

Voor de aanvaardbaarheid van het systeem acht de MORA een hoge subjectieve en objectieve pakkans belangrijk. De kilometerheffing geldt voor alle vrachtverkeer over de weg.

Voor de eenvoud, gebruiksvriendelijkheid en handhaafbaarheid koos de Raad voor de invoering van de kilometerheffing op een beperkt netwerk. De Raad opteerde voor het Eurovignetwegennetwerk, omdat dit netwerk gekend is bij de transporteurs. Dit Eurovignetwegennetwerk, vastgelegd via KB in 1997, komt niet meer overeen met de huidige wegen met veel vrachtverkeer. De Raad adviseerde om dit netwerk aan te passen aan de huidige mobiliteitssituatie, het uitgebreide Eurovignetwegennetwerk. Dit net-

¹ MORA, 2009, Advies over het standpunt van de Vlaamse Regering tot invoering van een kilometerheffing, 30 maart 2009 - www.mobiliteitsraad.be/node/2493

MORA, 2010, Advies over kilometerheffing voor vrachtvervoer, 24 september 2010 - www.mobiliteitsraad.be/node/3768

MORA, 2013, Advies over het samenwerkingsakkoord kilometerheffing voor vrachtwagens, 18 oktober 2013 - www.mobiliteitsraad.be/node/8777

² www.mobiliteitsrapport.be

werk mag op termijn via een participatietraject uitgebreid worden met routes waarop vermijdingsverkeer wordt vastgesteld. De Raad vraagt daarom om de mobiliteitseffecten nauw op te volgen.

Een beperkt wegnennet met op dat wegnennet één tarief per voertuigcategorie draagt de voorkeur van de MORA weg. Opnieuw zijn gebruiksvriendelijkheid en eenvoud hierbij de uitgangspunten. Opnieuw vroeg de Raad om stakeholders bij de uitwerking van de tariefmethodologie en bij het bepalen van de tariefhoogtes te betrekken. Daarnaast gaf de Raad zijn aandachtspunten mee over de afstemming van de tarieven, het belang van voorspelbaarheid, het minimum aan vrijstellingen,...

De Eurovignetrichtlijn³ is het uitgangspunt voor de samenstellende elementen van de tarieven:

- Infrastructuurkosten doorrekenen. De hoogte van deze infrastructuurkosten op transparante wijze bepalen.
- Euronorm, met als doelstelling het vrachtwagenpark te vergroenen
- Volgens voertuigcategorieën: de gebruiker betaalt, dus hoe zwaarder het voertuig, hoe hoger het tarief. De MORA kiest voor de handhaafbaarheid voor een differentiatie op basis van aantal assen en niet van MTM (Maximaal Toegelaten Massa) zoals de Vlaamse Regering voorstelt.
- Niet variëren volgens wegnennet.
- Geen congestiekosten doorrekenen.
- Externe kosten. De MORA ondersteunt het doorrekenen van externe kosten. De MORA vraagt om de internalisering te koppelen aan een tarief afhankelijk van de EURO-emissienorm.

Verwacht wordt dat het systeem voor meerinkomsten zal zorgen voor de Vlaamse overheid. De MORA vond een draagvlak voor de besteding van de opbrengsten voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle modi, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. Voor het draagvlak vroeg de Raad om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur en om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer, te beperken.

Aangezien er meerinkomsten verwacht worden, heeft de Raad gevraagd om eerst na te gaan welke effecten de kilometerheffing zal hebben op de Vlaamse economie en de concurrentiepositie van de Vlaamse havens. De Vlaamse Regering heeft een studie laten uitvoeren over de impact op havenconcurrentie en logistiek, maar de resultaten van deze studie konden de bezorgdheid van de MORA-leden echter niet wegnemen. In zijn vraag voor een volledige sociaal-economische impactstudie is de MORA gesteund door de SERV, CESW en ESRBHG.

De vaststelling dat de kilometerheffing slechts beperkt mobiliteitssturend zal zijn, houdt in dat de Vlaamse Regering andere maatregelen zal moeten nemen voor het bestrijden van de congestie en het verhogen van de doorstroming op het hoofdwegennet. De Raad vraagt om de kilometerheffing voor vrachtwagens in te bedden in een mobiliteitsbeleid op lange termijn en de kilometerheffing in te passen in een verdere responsabilisering van het gebruik van alle vervoersmodi. Op korte termijn moet de kilometerheffing gekoppeld zijn aan een hervorming van de verkeerbelastingen en aan de uitwerking van een adequaat flankerend beleid.

³ Europese Richtlijn 2011/76/EU tot wijziging van RL 1999/62/EG

In zijn Mobiliteitsrapport 2014 benadrukte de Raad de complexiteit van het debat. Dit Mobiliteitsrapport is overgemaakt aan de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement. De voorzitter van de MORA lichtte dit ook toe op 9 oktober 2014 in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement.

Advies

De MORA geeft in onderliggend advies aan welke elementen noodzakelijke voorwaarden zijn voor de introductie van een kilometerheffingssysteem. De Raad stelt vast dat een aantal van deze voorwaarden niet aanwezig zijn in het voorliggende voorontwerp van decreet.

1. Draagvlak is cruciaal

De Mobiliteitsraad heeft altijd het maatschappelijk belang aangegeven van het ontwikkelen van een systeem voor het anders betalen voor infrastructuur. Het gebruik van vervoersmodi belasten in plaats van het bezit, is een doel waar de Mobiliteitsraad kan achter staan. Dit gebruiker betaalt-principe vraagt echter een ruim maatschappelijk debat.

Het maatschappelijk middenveld heeft informatie nodig om een grondig maatschappelijk debat te voeren. In zijn Mobiliteitsrapport 2014 heeft de MORA een overzicht gegeven van de belangrijkste elementen die nodig zijn voor het maatschappelijk debat over de kilometerheffing. De Raad wilde in zijn Mobiliteitsrapport 2014 het project ondersteunen door aan te geven hoe delicaat het maatschappelijk proces zou zijn bij het invoeren van een kilometerheffing. Lessen uit het buitenland hebben namelijk geleerd dat een politiek en maatschappelijk draagvlak een absolute noodzaak is om een kilometerheffingssysteem te introduceren.

Om te komen tot draagvlak heeft de Raad steeds aangegeven dat informatieverstrekking en participatie noodzakelijk zijn. Draagvlak verwerven is veel meer dan een adviesvraag stellen aan een adviesraad of een communicatiecampagne organiseren. Informeren is zeer belangrijk. De doelgroepen moeten zich echter betrokken voelen en begrijpen wat voor hen de positieve en negatieve gevolgen zijn. Om beslissingen te kunnen begrijpen is achtergrondinformatie nodig evenals een verantwoording van beleidskeuzes.

De MORA stelt vast dat:

- Een aantal belangrijke aandachtspunten van het mobiliteitsmiddenveld die zijn opgenomen in zijn adviezen niet zijn meegenomen bij het uitwerken van de kilometerheffing.
- De MORA mist een motivering van de gemaakte beleidskeuzes.
- Veel meer mensen in Vlaanderen dan enkel het mobiliteitsmiddenveld betrokken partij zijn en zullen geconfronteerd worden met de gevolgen van de kilometerheffing. Deze groepen moeten meegenomen worden bij het zoeken naar draagvlak.
- Er ontbreekt nog steeds zicht op de sociaal-economische gevolgen van de kilometerheffing.

Om deze redenen geeft de MORA aan dat binnen de Raad geen consensus is gevonden voor het systeem dat de Vlaamse Regering nu voor advies voorlegt aan de MORA. De Mobiliteitsraad benadrukt dat hij voorstander blijft van de invoering van een kilome-

terheffingssysteem voor vrachtwagens indien aan de randvoorwaarden wordt voldaan. Hij benadrukt echter dat de Vlaamse Regering dringend werk moet maken van een breder maatschappelijk draagvlak. In dit advies geeft de Raad aan op welke wijze hij verwacht dat de Vlaamse Regering hieraan kan werken.

Een goede en open communicatie is een belangrijk element bij draagvlakverwerving. Daarom besliste de Vlaamse Regering op 12 februari 2010 om de MORA viermaandelijks op de hoogte te houden van de stand van zaken van de dossiers: invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, vergroening van de belasting op inverkeersstelling (BIV) en de hervorming van de verkeersbelastingen. De MORA heeft deze betrokkenheid als zeer positief ervaren en vraagt het engagement van deze Vlaamse Regering om de Raad blijvend op de hoogte te houden.

1.1. Tijd nodig voor maatschappelijk debat

De Vlaamse Regering vraagt de MORA om advies bij hoogdringendheid. Hoogdringendheid houdt in dat de Vlaamse Regering een advies verwacht binnen de 10 werkdagen. De motivering van deze spoedprocedure gebeurt door te stellen dat de regelgeving tot implementatie van de kilometerheffing uitvoerbaar moet zijn ten laatste op 1 juni 2015. Het niet halen van deze deadline heeft belangrijke financiële consequenties.

De MORA vindt de keuze voor een spoedadvies ongepast. De Mobiliteitsraad ondersteunt de Vlaamse Regering om zo snel mogelijk tot een gewestelijke regelgeving te komen en om uitstel en de daaraan gekoppelde financiële consequenties te vermijden. Anderzijds stelt de Raad vast dat de timing en de inhoud van het voorontwerp van decreet al langer gekend zijn. Het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 legt namelijk alle modaliteiten van de kilometerheffing vast, met uitzondering van de hoogte van de tarieven. Met de wettelijke opstart van Viapass op 17 juli 2014 en de aanduiding van het Skyways-consortium⁴ als Single Service Provider op 25 juli 2014 waren de entiteiten klaar om het operationele aspect van de kilometerheffing uit te voeren en lag de afgesproken timing vast. De Vlaamse Regering heeft in haar regeerakkoord de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens opgenomen en daarmee ook de invoering politiek herbevestigd.

Door het ontbreken van informatie over de inhoud van het DBFMO-contract kan de Mobiliteitsraad niet nagaan of de spoedprocedure effectief noodzakelijk is.

De MORA heeft in zijn adviezen steeds aangegeven dat voor de invoering van een kilometerheffing een grondig maatschappelijk debat nodig is. Zo'n grondig maatschappelijk debat vraagt echter tijd. Door de spoedprocedure is er geen tijd voor zo'n grondig debat.

⁴ Het Skyways-consortium heeft deelgenomen aan de aanbestedingsprocedure. Bij de gunning van de opdracht richtten zij een bedrijf op volgens Belgisch recht, namelijk Satellic.

1.2. Draagvlak bestaat onder voorwaarden

De Mobiliteitsraad is reeds van bij de start van het dossier kilometerheffing betrokken. In zijn verschillende adviezen heeft de Raad steeds aangegeven dat de consensus om akkoord te gaan met een kilometerheffing voor vrachtwagens afhankelijk is van een aantal voorwaarden.

De MORA merkt op dat de Vlaamse Regering de meerderheid van deze aanbevelingen niet heeft gevolgd en hierover niet communiceert. De Mobiliteitsraad erkent het primaat van de politiek bij het maken van deze keuzes, maar de MORA vindt dat dit een verantwoorde invoering van de kilometerheffing hypothekeert. Voor een verdere verwerving van het draagvlak is het belangrijk om de redenen te kennen waarom een bepaalde aanbeveling wel of niet gevolgd is door de regering. De Mobiliteitsraad is hierover niet op de hoogte gebracht, hoewel hij dit steeds heeft gevraagd.

Het door de Vlaamse Regering voorgestelde systeem, wijkt te sterk af van het systeem inclusief randvoorwaarden, waarover de MORA wel een draagvlak heeft gevonden. Daarom kan de Mobiliteitsraad vandaag geen consensus vinden voor het systeem zoals het nu door de Vlaamse Regering voor advies is voorgelegd.

1.3. Participatietraject is noodzakelijk

Voor het bepalen van de tarieven, de tariefmethodologie en het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing zal zijn, stelde de Raad voor om te werken met een participatietraject en hierbij de stakeholders te betrekken.

De Mobiliteitsraad is op de hoogte gebracht dat op het moment van de adviesvraag nog overleg loopt met onder meer de transportsector over de hoogte van de tarieven en het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing is. De MORA kan niet inschatten of alle representatieve stakeholders aanwezig zijn om op een legitieme wijze de volledige sociaal-economische impact in te schatten.

1.4. Beleidskeuzes motiveren

De MORA stelt vast dat de beleidskeuzes in het algemeen onvoldoende worden gemotiveerd en zodoende onvoldoende begrip creëren voor de keuzes bij het middenveld.

De Mobiliteitsraad had verwacht in de Memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet de nodige informatie te vinden. In de omzendbrief 2014/11 van de Vlaamse Regering omtrent de samenwerking tussen de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement is opgenomen welke punten aan bod moeten komen in de Memorie van toelichting. Enkele van deze punten zijn:

- Een omschrijving van de inhoud van de regeling en de motieven voor de genomen beleidskeuze(s)
- Een impactanalyse, d.i. een inschatting van de verwachte effecten op de maatschappij in haar geheel of voor specifieke doelgroepen en op de inkomsten en uitgaven van Vlaamse en decentrale overheden, ook op langere termijn, in voorkomend geval met een repliek op het advies van de Inspectie van Financiën

- Een motivering voor de afwijking van een krachtens wettelijk voorschrift uitgebracht advies (van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, van de strategische adviesraden), indien het advies kritische bedenkingen formuleert bij het ontwerp in zijn geheel of bij grote delen ervan.

De MORA stelt vast dat de memorie van toelichting niet voldoet aan deze vereisten. De Mobiliteitsraad kent door het ontbreken van de motivering van keuzes een aantal redeneringen van de Vlaamse Regering niet en kan bijgevolg niet nagaan of het maatschappelijk middenveld deze redenering volgt.

1.5. Aangeven impact kilometerheffing

De MORA heeft in zijn adviezen steeds gevraagd om de impact van de kilometerheffing op de concurrentiepositie van de havens en de transportsector te onderzoeken. Een eerste studie⁵ die hieromtrent werd gemaakt, kon de bezorgdheden bij het maatschappelijk middenveld niet wegnemen.

Samen met de SERV, CESW en ESRBHG heeft de MORA ook gevraagd om de volledige sociaal-economische impact van de kilometerheffing na te gaan. De MORA heeft geen weet van het bestaan van zo'n studie. Volgens persberichten zou in het Waalse Gewest momenteel zo'n socio-economische studie lopen die de impact van de kilometerheffing op de Waalse economie en tewerkstelling moet analyseren. De resultaten van deze studie zullen gebruikt worden om de tarieven en het wegennet waarop de kilometerheffing verschuldigd is, te bepalen.

In de nota aan de Vlaamse Regering is opgenomen dat men een jaarlijkse bruto-ontvangst verwacht van 694 miljoen euro bij een infrastructuur- en externekostenheffing of 568 miljoen euro bij enkel een infrastructuurheffing. Door het gebrek aan een impactstudie is het onduidelijk wat de sociaal-economische gevolgen, zowel kosten als baten, zijn van de invoering van de kilometerheffing en dit niet alleen voor de transportsector en de havens maar ook voor andere sectoren en de bevolking.

De Raad stelt een discrepantie vast tussen de geraamde inkomsten uit de kilometerheffing en de huidige inkomsten uit het Eurovignet en eventueel uit de verkeersbelastingen. De besteding van de inkomsten is cruciaal om de globale sociaal-economische impact te kunnen inschatten.

De MORA blijft vragen om het maatschappelijk middenveld een zicht te geven op de te verwachten impact op sociaal, economisch, financieel, mobiliteits- en milieuvlak. De MORA erkent dat deze berekening vele onzekerheidsfactoren omvat. Het bekijken van enkele scenario's zou het maatschappelijk middenveld in staat stellen om de effecten na te gaan. De hoogte van de tarieven, het wegennet onderhevig aan de kilometerheffing en het flankerend beleid hebben een zeer directe link met de verwachte effecten.

⁵ Blauwens, G., Meersman, H., Sys, C., Van de Voorde, E., Vanellander, T., 2011, Kilometerheffing in Vlaanderen, De impact op havenconcurrentie en logistiek, Steunpunt Goederenstromen, Antwerpen, 54 p.

1.6. Duidelijkheid van de adviesvraag

Het voorontwerp van decreet waarover de MORA om advies gevraagd is, bevat de tarieven van de kilometerheffing en het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing is. Aan de andere kant krijgt de MORA de boodschap dat tarieven en wegennet nog niet zijn bepaald aangezien het overleg hierrond nog loopt. De MORA heeft vernomen dat dit overleg loopt met de transportsector. Aangezien ook bedrijven en consumenten de gevolgen van de invoering van een kilometerheffing zullen voelen, acht de MORA het noodzakelijk om alle actoren te betrekken.

Dat de tarieven, het toepasbaar wegennet en het flankerend beleid nog niet vastliggen, maakt het heel moeilijk voor de Mobiliteitsraad om in te schatten wat het concrete standpunt is van de Vlaamse Regering in dit dossier.

Daarnaast is het voor de Mobiliteitsraad ook onduidelijk welke opmerkingen uit zijn advies nog kunnen leiden tot aanpassingen aan het voorontwerp van decreet, gezien de afspraken uit het samenwerkingsakkoord en de voorontwerpen van decreet/ordonnantie in de andere gewesten.

1.7. Samenvattend

De Raad stelt voor dat de Vlaamse Regering vanaf nu prioritair werk maakt van het draagvlak bij alle actoren en een oplossing vindt voor de randvoorwaarden gesteld door de MORA.

De Raad vraagt om zo snel mogelijk de volledige impact van de kilometerheffing in kaart te brengen en duidelijk te communiceren naar het maatschappelijk middenveld. Onder volledige impact verstaat de raad de sociale, economische, mobiliteits-, financiële en milieu-impact op alle sectoren.

Uit deze impactanalyse kan de Vlaamse Regering vervolgens de nodige overgangsmaatregelen en een flankerend beleid voorstellen en die overleggen met het volledige middenveld.

2. Noodzakelijke elementen voor een kilometerheffing

De MORA geeft in deze paragraaf aan welke randvoorwaarden moeten vervuld zijn voor het middenveld als de Vlaamse Regering tot een breed draagvlak wil komen voor de kilometerheffing voor vrachtwagens.

2.1. Passend in een mobiliteits- en fiscaliteitsvisie

De Raad mist de inbedding van de maatregel in een langetermijnbeleid. Zo'n inbedding is nodig om te kaderen wat de Vlaamse Regering juist wil bereiken met de maatregel. Het maakt de maatregel ook betere begripbaar voor het maatschappelijk middenveld. De Vlaamse Regering streeft met de kilometerheffing voor vrachtwagens naar een rechtvaardigere fiscaliteit waarbij iedere gebruiker betaalt volgens het reële gebruik van de weg. De kilometerheffing maakt het mogelijk om ook buitenlandse gebruikers te laten betalen voor het gebruik van het Belgische wegennet.

De Mobiliteitsraad heeft altijd aangedrongen om de kilometerheffing in te bedden in een algemene mobiliteitsvisie over alle modi en verkeersnetwerken heen. Deze visie moet minstens een rechtvaardigere beprijzing voor alle modi en een voorstel voor het internaliseren van de externe kosten voor alle modi omvatten. Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen zou daarvoor het meest geschikt zijn. De invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens is opgenomen in het Vlaamse Luchtkwaliteitsplan waarmee de Vlaamse Regering de Europese doelstellingen inzake luchtkwaliteit wil bereiken. De Raad stelt dat de kilometerheffing zal sturen naar milieukeurmerken en vindt dit positief gezien de ernstige luchtvervuiling in Vlaanderen.

Conform de voorstellen van de Europese Commissie en de OESO moet deze hervorming ook ingepast worden in een globale hervorming van de Vlaamse en federale fiscaliteit.

De kilometerheffing voor enkel vrachtwagens zal ondanks de waarschijnlijke efficiëntieverhoging in het vrachtvervoer, echter beperkt mobiliteitssturend zijn en geen effect hebben op de congestie.

Op het politieke niveau is de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens steeds gelinkt geweest aan andere dossiers met name de invoering van een wegvignet voor personenwagens, een proefproject voor een kilometerheffing voor personenwagens en een hervorming van de verkeersbelasting. Al deze dossiers werden opnieuw opgenomen in het Vlaamse Regeerakkoord 2014-2019 en de beleidsnota's van de betrokken ministers. De Mobiliteitsraad vraagt aan de Vlaamse Regering te communiceren over de vooruitgang van deze dossiers en de Raad hierover periodiek op de hoogte te houden.

2.2. Verschillen vermijden tussen de gewesten

Voor de concurrentiepositie van Vlaanderen en omwille van de schaalvoordelen is de MORA altijd een voorstander geweest van één systeem in de Benelux. Nederland besliste echter om geen kilometerheffing in te voeren, ook in het Groothertogdom Luxemburg zijn er geen plannen. De geplande kilometerheffing voor vrachtwagens in Frankrijk is vorig jaar stopgezet.

Omdat samenwerking met onze buurlanden niet haalbaar bleek, vond de Mobiliteitsraad belangrijk dat er in België één systeem werd ingevoerd om zeker geen concurrentieverschillen te creëren tussen de gewesten. Het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 realiseerde één systeem volgens dezelfde principes in de drie gewesten. De

gewesten kunnen zelf nog een aantal parameters vrij invullen. Dit is begrijpelijk gezien de verschillen tussen de gewesten op het vlak van structuur van het wegennet, mobiliteitssituatie en ruimtelijke kenmerken. De Mobiliteitsraad waarschuwt dat het hanteren van verschillende tarieven in de drie gewesten kan zorgen voor concurrentievervalsing of het optreden van mobiliteitseffecten. De Raad vraagt daarom om zo homogeen mogelijke tarieven, met minimale verschillen in tariefhoogte.

Op dit moment lijken er wel degelijk verschillen te zijn tussen de gewesten. Zo voert het Waalse Gewest de kilometerheffing in als een concessietolgeld en worden in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ook de gemeentewegen belastingplichtig.

De MORA waarschuwt opnieuw voor de economische gevolgen van de kilometerheffing en voor het optreden van concurrentievervalsing en mobiliteitseffecten. Daarom benadrukt de Raad het belang van homogene tarieven. Voor de gebruiksvriendelijkheid van het systeem vraagt de MORA om minstens op het Eurovignetwegennetwerk over heel België hetzelfde tarief te hanteren.

2.3. Goede handhaving verzekeren

Voor het maatschappelijk draagvlak is een goede handhaving zeer belangrijk. De MORA is voorstander van een hoge subjectieve en objectieve pakkans. Aangezien de Vlaamse Regering de kilometerheffing invoert als een belasting, moet iedere gebruiker ook effectief betalen. De Raad apprecieert de inspanningen van de Vlaamse Regering om de pakkans te maximaliseren. De MORA ziet het uitgebreide wegennetwerk waarop de kilometerheffing van toepassing zal zijn, als een probleem voor een goede handhaving.

Bij een goede handhaving hoort ook een aangepast boetesysteem. De MORA is voorstander van een systeem waarbij de boetes variëren volgens de overtreding.

2.4. Op een beperkt, eenduidig bepaald wegennet

De MORA stelt vast dat het netwerk dat de Vlaamse Regering selecteert in het voorontwerp van decreet, veel ruimer is dan het Eurovignetwegennetwerk.

De MORA heeft in zijn vorige adviezen aangegeven in te stemmen met een beperkt uitgebreid Eurovignetwegennetwerk. De MORA definieert dit als het Eurovignetnetwerk dat aangepast is aan de huidige mobiliteitssituatie en op termijn, na een participatietraject, mogelijk wordt uitgebreid met wegen waarop vermijdingsverkeer wordt vastgesteld.

De Raad opteert voor het netwerk uit zijn vorige adviezen omdat het maatschappelijk haalbaarder is om zo een kilometerheffingssysteem in te voeren. Het is een eenvoudig en gekend netwerk. De handhaving is eenvoudiger, meer betaalbaar en strikter op een beperkt netwerk. Bovendien bevinden de internationale stromen zich voornamelijk op het hoofdwegennet.

De Mobiliteitsraad mist in de documenten van de Vlaamse Regering een motivering waarom ze voor het wegennet in het voorontwerp van decreet heeft gekozen. De

MORA vraagt een objectivering die aantoont dat alle geselecteerde wegen ook effectief assen zijn met een belangrijk aandeel aan vrachtverkeer waardoor opname in het systeem verantwoord is. Door het ontbreken van de achterliggende, strategische redenering van de Vlaamse Regering kan de Raad niet inschatten of het geselecteerde netwerk voldoet aan de huidige mobiliteitssituatie.

De MORA vermoedt dat een aantal van de geselecteerde wegen, wegen zijn waarop de Vlaamse Regering vermijdingsgedrag verwacht. Het eerst vaststellen van dat vermijdingsgedrag was een draagvlakbepalend element. Doordat alle voertuigen voor goederenvervoer in het bezit moeten zijn van een OBU op het Belgische grondgebied, is het perfect mogelijk om na te gaan waar eventueel ontwijkingsgedrag optreedt. De MORA kan niet instemmen om deze routes van bij de start mee op te nemen, enkel op termijn, na een participatietraject.

De MORA vraagt een objectivering van hoe het geselecteerde net tot stand gekomen is. Verder wenst de MORA een heldere methodiek en procedure, inclusief participatietraject, om de efficiëntie van de netwerkkeuze te monitoren en de wenselijkheid van wijzigingen aan het netwerk of andere maatregelen te evalueren.

De MORA vraagt een procedure te ontwikkelen die het mogelijk maakt om enerzijds vermijdingsgedrag op gemeentewegen objectief vast te stellen en om anderzijds op basis van deze vaststelling in overleg met de VVSG maatregelen te nemen die dit vermijdingsgedrag ontraden.

Voor de selectie van het netwerk had de MORA voorgesteld te werken met een participatietraject met de betrokken stakeholders. Deze zijn echter niet betrokken geweest bij het bepalen van dit netwerk. De MORA ziet de huidige adviesvraag niet als een consultatie over het wegennet, daarvoor was meer tijd en meer achtergrondinformatie vereist.

2.5. Gedragen tarieven

De tariefmethodologie, die reeds was opgenomen in het Samenwerkingsakkoord, is duidelijk en het aantal parameters beperkt.

Eenvoudige en gedragen tarieven

Eenvoudige en transparant samengestelde tarieven is steeds de vraag geweest van het mobiliteitsmiddenveld.

De MORA benadrukt dat de tariefhoogtes maatschappelijk aanvaardbaar en gedragen moeten zijn en daarom ook duidelijk. Uit de gevraagde impactstudie moet blijken welke tariefhoogtes haalbaar zijn, rekening houdend met de doelstellingen van de kilometerheffing. De Raad vraagt de Vlaamse Regering om het nodige flankerend beleid te voorzien en, indien nodig, overgangsmaatregelen.

Transparant samengestelde tarieven

Tarieven kunnen variëren volgens het wegennet, maximaal toegelaten massa (MTM) en euronorm. In het Vlaamse Gewest zijn er momenteel geen tariefvariaties voorzien volgens het type weg. De externe kosten worden voorlopig niet doorgerekend.

Het basistarief bedraagt 12,5 eurocent en is gebaseerd op de tarieven die gehanteerd worden in Duitsland. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om te verduidelijken hoe ze tot dit basistarief is gekomen.

In het kader van een rechtvaardigere beprijzing mogen de tarieven variëren volgens de gewichtsklasse. Hoe zwaarder een voertuig hoe groter de schade die het kan aanbrengen aan het wegennet. Daarom vindt de Raad het vreemd dat gekozen is voor het onderscheid tussen de categorie 3,5 tot 32 ton en zwaarder dan 32 ton. De Raad is voorstander om de drie voorziene categorieën te hanteren.

De MORA is altijd voorstander geweest om de vrachtwagencategorieën onder te verdelen op basis van aantal assen en niet op basis van MTM. Achter deze beleidskeuze zouden technische elementen zitten, die aangeven dat MTM gemakkelijker te controleren is dan aantal assen. De MORA volgt deze redenering niet. Een controle op het aantal assen kan visueel gebeuren, controle via MTM moet via de informatie op de OBU gebeuren. Bovendien kan de keuze voor aantal assen een aantal anomalieën wegwerken. Bij een categorisering volgens MTM betaalt bijvoorbeeld een trekker steeds het maximale tarief van de massa van zijn sleep ook indien hij zonder sleep rijdt. Bij een categorisering volgens aantal assen geldt een verschillend tarief indien de trekker met of zonder sleep rijdt. De MORA vindt de categorisering volgens assen rechtvaardiger.

De Raad volgt de Vlaamse Regering bij het variëren van de tarieven volgens euro-norm. De variaties zetten aan tot responsabilisering van de gebruikers. De MORA merkt op dat voor landbouwvoertuigen eigen milieunormen gelden, de STAGE-normen, en vraagt om deze ook te voorzien in de wetgeving.

Het Samenwerkingsakkoord voorziet de doorrekening van de externe kosten op wegen waar de kilometerheffing als belasting wordt ingevoerd. Op wegen waar de kilometerheffing als een concessietolgeld wordt ingevoerd, zijn de externe kosten mee opgenomen in de euronormen. Omdat de externe kosten in het Waalse Gewest niet rechtstreeks kunnen doorgerekend worden, opteerde de Vlaamse Regering om ze ook in het Vlaamse Gewest door te rekenen via de euronormen. De MORA is voorstander van het doorrekenen van de externe kosten bij alle modi.

Voorspelbare tarieven

Een ander belangrijk aandachtspunt om tot maatschappelijk aanvaardbare tarieven te komen is de voorspelbaarheid ervan.

In het Samenwerkingsakkoord was aangegeven op welke termijn de tarieven konden herzien worden. De MORA vindt dit niet terug in de voorliggende tekst. Er is wel een jaarlijkse indexering voorzien.

Voorspelbare tarieven zijn zeer belangrijk voor de transportsector omdat ze dan kunnen meegenomen worden bij de planning van investeringen, afschrijvingen en een meestal, jaarlijkse, prijsherziening. De MORA stelt voor om de tarieven maximaal één maal per jaar aan te passen, de tariefwijzigingen minimaal zes maanden op voorhand aan te kondigen en aanpassingen slechts door te voeren met een volle cent per km. De voorspelbaarheid op lange termijn (minimaal vijf jaar) verdient aanbeveling om bedrijven optimaal te sturen bij hun aankoop- en afschrijfpolitiek.

2.6. Vrijstellingen duidelijk, maar beperkt

Enkel volgende voertuigen krijgen een vrijstelling volgens het voorontwerp van decreet:

- voertuigen gebruikt voor en door defensie, bescherming burgerbevolking, brandweer en politie en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn,
- voertuigen die speciaal en uitsluitend voor medische doeleinden zijn uitgerust en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn
- voertuigen die de aard hebben van een landbouw- of bosbouwvoertuig, die alleen in beperkte mate gebruik maken van de openbare weg in België en die uitsluitend worden gebruikt voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden, krijgen een vrijstelling van de kilometerheffing.

De MORA vindt het positief dat het aantal vrijstellingen beperkt is. Bijkomende vrijstellingen zouden de concurrentiepositie van de bedrijven kunnen schaden.

Het Samenwerkingsakkoord voorziet meer vrijstellingen. De gewesten kunnen bijgevolg, in overleg met de andere gewesten, bijkomend vrijstellingen toestaan. Indien een gewest een voertuigcategorie vrijstelt, zijn de andere gewesten verplicht om deze vrijgestelde voertuigen ook vrij te stellen op hun grondgebied. De vrijstelling in één gewest verplicht de andere gewesten niet om deze voertuigcategorie zelf vrij te stellen. De MORA dringt aan op een goed overleg tussen de gewesten zodat er uniforme vrijstellingen gelden. Binnen de MORA is geen draagvlak voor veel bijkomende vrijstellingen. Enkel voor opleidingsvoertuigen pleit de MORA voor een uitzondering.

Alle voertuigen voor goederenvervoer vanaf 3,5 ton zijn onderhevig aan de kilometerheffing. Door het beperkt aantal vrijstellingen is deze groep veel ruimer dan degene die onderhevig was aan het Eurovignet. De MORA wil aangeven dat dit een zeer belangrijk element is voor het draagvlak. De Raad schat in dat de meeste van deze groepen nog onvoldoende zicht hebben op de financiële gevolgen die de kilometerheffing voor hen zal hebben. De MORA vraagt extra aandacht voor deze groepen bij het zoeken naar draagvlak en bij het uitwerken van een communicatietraject.

Het voorontwerp van decreet voorziet vrijstellingen voor landbouwvoertuigen. De MORA vindt dat deze voorwaarden van de vrijstellingen weinig nauwkeurig omschreven zijn en vreest dat ze geen rechtszekerheid bieden. De MORA pleit in deze voor eenvoud en consistentie.

2.7. Opbrengsten voor mobiliteit en infrastructuur

Het voorontwerp van decreet voorziet volgens de Europese richtlijn om de opbrengsten aan te wenden ten voordele van de vervoerssector en tot optimalisering van het gehele vervoerssysteem.

De MORA ondersteunt deze besteding van de opbrengsten en vraagt om de netto-opbrengsten te gebruiken voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer. De MORA

dringt er op aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur en om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer te beperken.

2.8. Flankerend beleid voorzien

Het voorontwerp van decreet gaat zowel over het invoeren van een kilometerheffing als over het stopzetten van de inning van het Eurovignet. Het afzien van de inning van het Eurovignet is een noodzaak aangezien de Europese wetgeving niet toestaat dat op eenzelfde wegennet zowel een tijdsgebonden heffing (Eurovignet) als een afstandsgebonden heffing (kilometerheffing) bestaat.

Afzien van de inning betekent dat voertuigen met een MTM vanaf 12 ton, geen Eurovignet meer nodig hebben om te rijden op het Belgische grondgebied. In Nederland, Denemarken, Groothertogdom Luxemburg en Zweden zal het Eurovignet wel blijven bestaan. Transporteurs die hier rijden moeten nog steeds een eurovignet betalen en worden zo niet gecompenseerd voor de kilometerheffing in België.

De MORA is een voorstander van het belasten volgens gebruik van een voertuig en niet volgens het bezit ervan. Daarom heeft de Raad steeds gezegd in te stemmen met de kilometerheffing indien deze zou gecompenseerd worden door het innen van de verkeersbelasting volgens de minimumtarieven voor voertuigen boven 12 ton en het afschaffen van de verkeersbelasting voor voertuigen tussen 3,5 en 12 ton.

In de nota aan de Vlaamse Regering is opgenomen dat het verlagen van de verkeersbelastingen geen deel uitmaakt van dit decreet maar voorwerp is van overleg tussen de gewesten over de hervorming van de verkeersbelasting. Inhoudelijk horen deze volgens de MORA samen. De MORA vraagt daarom zekerheden dat de verkeersbelastingen effectief hervormd worden volgens bovenstaande principes.

Bij het hervormen van de bestaande belastingen is het vermijden van het optreden van ongewenste effecten een aandachtspunt. De kilometerheffing zal gelden op het volledige wegennet maar op een deel van het wegennet zal een nultarief gelden. Dat kan tot gevolg hebben dat voertuigen die enkel gebruik maken van het wegennet waarop een nultarief geldt, onbelast zijn. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om binnen haar bevoegdheid de nodige regelgevende of fiscale maatregelen te nemen die distorties en ongewenste effecten zo veel mogelijk vermijden.

Zo vraagt de MORA vooral aandacht voor de prijszetting bij de categorieën rond 3,5 ton en 12 ton MTM. Voor de voertuigen rond 12 ton MTM kunnen ongewenste effecten vermeden worden door gebruik te maken van doordachte tarieven. Om voor de lichte vrachtvoertuigen een verschuiving te vermijden naar voertuigen onder de 3,5 ton vraagt de MORA om een flankerend beleid uit te werken.

Naast het verlagen van de verkeersbelastingen vraagt de MORA eveneens om een flankerend beleid uit te werken op basis van de impactstudie.

De Raad roept op om de effecten van de kilometerheffing grondig te monitoren. Het gaat niet alleen over de verkeersstromen maar over de impact van de kilometerheffing op de economie als geheel, de milieueffecten,...

2.9. Belang goede communicatie

Op 30 september 2014 gaf de heer Johan Schoups, administrateur-generaal van Viapass, een toelichting over de werking en timing van het project kilometerheffing. Op 23 februari 2015 ontving de MORA opnieuw de heer Johan Schoups, dit keer samen met de heer Rudolf Pospischil, CEO Satellic NV. Beide heren gaven een toelichting over de werking en de modaliteiten van het kilometerheffingssysteem. Meer bepaald gingen ze in op de kennismaking met Viapass en Satellic, de algemene werking van het tolsysteem, de ondersteuning van de gebruiker, controle op de naleving, communicatie en planning.

De MORA wil Satellic en Viapass danken voor de toelichting en hoopt op een blijvende, constructieve samenwerking.

Naar aanleiding van de toelichting wil de Raad het belang van een goede, tijdige communicatie opnieuw benadrukken. De kilometerheffing zal een brede doelgroep raken. De Raad vraagt om de communicatie ook zo breed mogelijk te organiseren. De Mobiliteitsraad biedt zijn volle medewerking om te komen tot een goede communicatie.

ADVIES VAN DE MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN

Mevrouw Annemie Turtelboom
Viceminister-president van de Vlaamse
Regering en Vlaams minister van
Begroting, Financiën en Energie
Koning Albert II-laan 19 bus 11
1210 Brussel

Datum: 3 maart 2015
Uw ref.: Vlabel/regelgeving/AB
Onze ref.: 01/M6/2015/126
Te bereiken Jan.verheeke@minaraad.be / 02 558 01 36
Betreft: Adviesvraag decreet kilometerheffing

Mevrouw de minister,

Op 25 februari 2015 ontving de Minaraad de adviesvraag over het voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet.

De Minaraad heeft het adviesproject wel degelijk opgenomen, middels een spoedprocedure, wat als resultaat een voorontwerpadvies opgeleverd heeft. Vanwege de werkzaamheden in de MORA, die tot een consensusadvies geleid hebben, hebben de raadspartners evenwel besloten binnen de Minaraad geen advies vast te stellen.

Met vriendelijke groeten,

Jan Verheeke
Secretaris

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN



Mevrouw Annemie Turtelboom
Viceminister-president van de Vlaamse regering
Vlaams minister van Begroting,
Financiën en Energie
Koning Albert II-laan 19 bus 11

1270 BRUSSEL

contactpersoon
Erwin Eysackers
eeysackers@serv.be

ons kenmerk
SERV_20150309_Kilometerheffing_ADV

Brussel
9 maart 2015

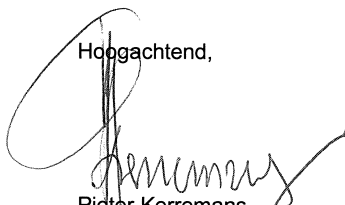
Adviesvraag voorontwerp van decreet kilometerheffing

Mevrouw de Minister,

Op 17 februari 2015 vroeg u de SERV om advies over het voorontwerp van decreet kilometerheffing.

De SERV zal in dit dossier geen advies formuleren. De sociale partners binnen de SERV sluiten zich aan bij het advies dat de MORA hierover eerder uitbracht.

Hoogachtend,



Pieter Kerremans
administrateur-generaal



Caroline Copers
voorzitter

Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
Wetstraat 34-36 • 1040 Brussel • T +32 2 209 0111 • F +32 2 217 70 08 • info@serv.be • www.serv.be
Ondernemingsnummer 0216.754.913

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
van 17 maart 2015



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 57.155/3
van 17 maart 2015

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet’

Op 17 februari 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 10 maart 2015. De kamer was samengesteld uit Jo BAERT, kamervoorzitter, Jan SMETS en Kaat LEUS, staatsraden, Jan VELAERS, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 17 maart 2015.

*

1. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet vormt een onderdeel van een gezamenlijk wetgevend project van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, met het oog op de gelijktijdige invoering in de onderscheiden gewesten van een kilometerheffing als belasting voor het gebruik van het niet-geconcedeerde wegennet en, wat het Waalse Gewest betreft, de invoering van een kilometerheffing als retributie voor het gebruik van het geconcedeerde wegennet.

2. Met het voorliggende ontwerp wordt uitvoering gegeven aan het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke 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 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen’. Uit artikel 3, § 1, van dat samenwerkingsakkoord volgt dat het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, elk wat hen betreft, bij decreet respectievelijk ordonnantie een kilometerheffing invoeren waarvan, met uitzondering van de reeds bestaande concessietolgelden, de verschuldigdheid gelijktijdig en ten vroegste ingaat op 1 januari 2016. De regels waaraan die kilometerheffing dient te beantwoorden, zijn in het samenwerkingsakkoord bepaald.

3. De ontworpen regeling kijkt op diverse punten af van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014,¹ zodat ze in de huidige stand van de wetgeving niet kan worden aangenomen. Op vragen van het met het onderzoek belaste lid van het auditoraat naar de overeenstemming tussen de bepalingen van het ontwerp en het samenwerkingsakkoord, heeft de gemachtigde geantwoord dat er een nieuw samenwerkingsakkoord op handen is, waarbij het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 zal worden gewijzigd. Dat samenwerkingsakkoord, dat het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 op diverse punten zal aanpassen, blijkt evenwel nog niet tot stand te zijn gekomen.

¹ Louter bij wijze van voorbeeld kan op het volgende worden gewezen:

- in artikel 7, § 2, tweede lid, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van “de schorsing” van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst, terwijl in artikel 5, 6°, van het samenwerkingsakkoord “de rechtmatige schorsing” voorkomt;

- in tegenstelling tot artikel 10 van het ontwerp, wordt in artikel 11, § 2, van het samenwerkingsakkoord bepaald dat, opdat de kilometerheffing en de gebeurlijke geldboete voor rekening van een gewest door de handhavingsautoriteit van een ander gewest voorlopig in consignatie kan worden ontvangen, er een verzoek daartoe moet zijn uitgegaan van de handhavingsautoriteit van het eerstgenoemde gewest;

- de in het ontworpen artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 6°, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (artikel 11, 5°, van het ontwerp) opgenomen definitie van “voertuig” verschilt van de omschrijving van die term in artikel 1, 18°, van het samenwerkingsakkoord;

- de vrijstelling in het ontworpen artikel 2.4.6.0.1, § 1, 4°, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (artikel 22 van het ontwerp) spoort niet met de vrijstelling die is opgenomen in artikel 9, § 1, 3°, van het samenwerkingsakkoord.

Het om advies voorgelegde ontwerp beoogt bijgevolg uitvoering te geven aan een norm die vooralsnog niet bestaat in de interne rechtsorde. Conform een vaste adviespraktijk van de Raad van State, afdeling Wetgeving, is een adviesaanvraag over zulk ontwerp voorbarig en derhalve niet ontvankelijk.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jo BAERT

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
van 7 mei 2015



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 57.410/3
van 7 mei 2015

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet’

Op 13 april 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van de kilometerheffing en de stopzetting van de heffing van het eurovignet’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 5 mei 2015. De kamer was samengesteld uit Jo BAERT, kamervoorzitter, Jan SMETS en Koen MUYLLE, staatsraden, Johan PUT, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 7 mei 2015.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.²

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN DECREET

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest vormt een onderdeel van een gezamenlijk wetgevend project van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, met het oog op de gelijktijdige invoering in de onderscheiden gewesten van een kilometerheffing als belasting voor het gebruik van het niet-geconcedeerde wegnnet en, wat het Waalse Gewest betreft, de invoering van een kilometerheffing als retributie voor het gebruik van het geconcedeerde wegnnet.

Met het voorliggende ontwerp wordt beoogd uitvoering te geven aan het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke 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 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen’, zoals gewijzigd bij het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015. Uit artikel 3, § 1, van dat samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 volgt dat het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, elk wat hem betreft, bij decreet respectievelijk ordonnantie een kilometerheffing invoeren waarvan, met uitzondering van de reeds bestaande concessietolgelden, de verschuldigdheid gelijktijdig en ten vroegste ingaat op 1 januari 2016.³ De regels waaraan die kilometerheffing dient te beantwoorden, zijn in het samenwerkingsakkoord bepaald.

Het voorliggende ontwerp regelt de invoering, ten vroegste met ingang van 1 januari 2016, van de kilometerheffing in het Vlaamse Gewest voor voertuigen bedoeld of gebruikt voor vrachtvervoer met een maximaal toegelaten massa hoger dan 3,5 ton. Daartoe worden een hele reeks aanpassingen doorgevoerd aan de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 (hierna: Vlaamse Codex Fiscaliteit) (hoofdstuk 2, afdeling 2, van het ontwerp) en wordt de organieke omkadering van de kilometerheffing bepaald (hoofdstuk 2, afdeling 1, van het ontwerp).

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de conformiteit met hogere rechtsnormen verstaan.

² Gelet op de hem toegemeten tijd en de tal van andere, aan termijnen gebonden adviesaanvragen die dienden te worden behandeld, heeft de Raad van State geen diepgaand onderzoek over het ontwerp kunnen verrichten. Uit de vaststelling dat over een bepaling in dit advies niets wordt opgemerkt, mag niet zonder meer worden afgeleid dat er niets over opgemerkt kan worden en, indien er over een bepaling iets wordt opgemerkt, dat er niets meer over op te merken valt.

³ De gemachtigde heeft laten weten dat de invoering van de kilometerheffing gepland is voor 1 april 2016.

VOORAFGAANDE OPMERKINGEN

3. 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 Hoofdstedelijke 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 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen’ dient nog de instemming te krijgen van de verschillende gewestwetgevers. Volgens zijn artikel 11 treedt het in werking “op de dag van publicatie in het Belgisch Staatsblad van de laatste goedkeurende akte uitgaande van de contracterende partijen”. Er zal derhalve voor dienen te worden gewaakt dat het aan te nemen decreet geen uitwerking krijgt alvorens het wijzigende samenwerkingsakkoord in werking is getreden.⁴

4. Voor het geven van dit advies is uitgegaan van de tekst van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zoals gewijzigd bij het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015.

VORMVEREISTEN

5. Artikel 7*nonies* 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’ bepaalt het volgende:

“1. Ten minste zes maanden voor de toepassing van een nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een infrastructuurheffing, zenden de lidstaten de Commissie het volgende toe:

a) voor andere tolregelingen dan regelingen met betrekking tot concessietolgelden:

- de eenheidswaarden en andere noodzakelijke parameters die zij toepassen om de verschillende infrastructuurkostenelementen te berekenen, en

- duidelijke informatie over de voertuigen waarvoor de tolregeling geldt, de geografische omvang van het wegennet of gedeelte van het wegennet die voor elke kostenberekening in aanmerking is genomen, en het percentage van de beoogde terug te verdienen kosten;

b) voor tolregelingen met betrekking tot concessietolgelden:

- de concessieovereenkomsten of ingrijpende wijzigingen van die overeenkomsten,

- het referentiemodel waarop de concessieoverlener de aankondiging betreffende de concessieovereenkomst als bedoeld in bijlage VII B van Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (...) heeft gebaseerd; dit referentiemodel bevat de in het kader van de concessie geraamde kosten als bepaald in artikel 7ter, lid 1, het geraamde verkeersvolume per type

⁴ Volgens artikel 43 van het ontwerp treedt het aan te nemen decreet in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum en ten vroegste op 1 januari 2016.

voertuig, de geplande toltarieven en de geografische omvang van het net dat door de concessieovereenkomst wordt bestreken.

2. Binnen zes maanden na ontvangst van de overeenkomstig lid 1 verstrekte informatie brengt de Commissie een advies uit waarin zij oordeelt of aan de verplichtingen van artikel 7sexies is voldaan. De adviezen van de Commissie worden ter kennis gebracht van het in artikel 9quater bedoelde comité.

3. Vóór de toepassing van een nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een externekostenheffing, zenden de lidstaten de Commissie het volgende toe:

a) nauwkeurige informatie over de trajecten waarop de externekostenheffing zal worden toegepast en een beschrijving van de voertuigklassen, soorten wegen en de exacte tijdsperioden op basis waarvan de externekostenheffing zal worden gevarieerd;

b) de geplande gewogen gemiddelde externekostenheffing en de beoogde totale inkomsten;

c) indien van toepassing, de naam van de instantie die is aangewezen overeenkomstig artikel 7quater, lid 4, om de hoogte van de heffing vast te stellen, en van haar vertegenwoordiger;

d) de parameters, data en informatie die noodzakelijk zijn om aan te tonen hoe de berekeningsmethode van bijlage IIIbis zal worden toegepast.

4. De Commissie besluit of al dan niet aan de verplichtingen van de artikelen 7ter, 7quater of, 7undecies, dan wel artikel 9, lid 2, is voldaan, en wel uiterlijk:

a) zes maanden na indiening van het in lid 3 bedoelde dossier, of

b) indien van toepassing, drie bijkomende maanden na ontvangst van in lid 3 bedoelde aanvullende informatie op verzoek van de Commissie.

De lidstaat past de voorgestelde externekostenheffing conform het besluit aan. Het besluit van de Commissie wordt ter kennis gebracht van het in artikel 9quater bedoelde comité, van het Europees Parlement en van de Raad.”

Gelet op de ontworpen bepalingen zullen de stellers ervan moeten nagegaan of de toekomstige gewestelijke regelgeving met betrekking tot het elektronische tolheffingssysteem in overeenstemming blijft met de informatie op grond waarvan de Europese Commissie, overeenkomstig het voornoemde artikel 7nonies, lid 2, van richtlijn 1999/62/EG, op 28 mei 2014 een advies uitgebracht heeft.

Is dat niet het geval of bestaat daaromtrent twijfel, dan moet vóór de datum van inwerkingtreding van de regeling een nieuwe adviesaanvraagprocedure worden doorlopen.

BEVOEGDHEID

6. Luidens het eerste lid van artikel 10 van het ontwerp worden de bevoegde personeelsleden van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest gemachtigd om, namens en voor rekening van het Vlaamse Gewest, om betaling te verzoeken van de *kilometerheffing, boeten en toebehoren*, en die sommen of bedragen te ontvangen, naar aanleiding van een wegcontrole op het grondgebied van hun gewest, met betrekking tot de aan hun gewest verschuldigde kilometerheffing, boeten en toebehoren. Luidens het tweede lid van

hetzelfde artikel worden de ontvangen sommen en bedragen waarvoor, overeenkomstig het eerste lid, machtiging is verleend, onverwijld aan het Vlaamse Gewest doorgestort.

Bij dit artikel verstrekte de gemachtigde de volgende toelichting:

“Er is een gelijkaardige bepaling opgenomen in het Waalse decreet en in de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.”

En:

“Het is inderdaad de bedoeling dat Vlaamse bevoegde personeelsleden in geval van controle op de weg de openstaande boetes van het Waalse en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen innen. Dit werd ook geëxpliciteerd in het nieuwe, op handen zijnde samenwerkingsakkoord tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 en wordt best ook nog geëxpliciteerd in voorliggend decreet, bijvoorbeeld door toevoeging van een tweede paragraaf aan artikel 10.”

6.1. Het bepaalde in artikel 10 van het ontwerp sluit aan bij artikel 11, § 2, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zoals het thans luidt:

“De Partijen verlenen elkaar spontaan bijstand voor de invordering van de kilometerheffing en de administratieve geldboeten die in voorkomend geval van toepassing zijn.

(...)”

Nadat de wijziging bij het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 in werking zal zijn getreden, zal artikel 11, § 2, evenwel als volgt luiden:

“De Partijen verlenen elkaar spontaan bijstand voor de inning van de administratieve geldboetes.

Wanneer bij de controle op de weg van een voertuig blijkt dat er in hoofde van de houder van het gecontroleerde voertuig niet-betaalde administratieve geldboetes bestaan voor een of meerdere gewesten, dan mag de bevoegde handhavingsautoriteit al deze openstaande administratieve geldboetes innen. Het bedrag van de administratieve geldboetes die betrekking hebben op overtredingen gepleegd in een ander gewest, wordt onverwijld en integraal doorgestort aan dat gewest.”

Er moet worden vastgesteld dat de nieuwe tekst alleen betrekking heeft op de inning van de administratieve geldboeten, terwijl de thans nog geldende tekst ook slaat op bijstand voor de invordering van de kilometerheffing.

6.2. De artikelen 5, 39 en 134 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de artikelen 2 en 19, § 3, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ en met de artikelen 2, § 1, en 7 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 ‘met betrekking tot de Brusselse instellingen’, hebben een exclusieve territoriale bevoegdheidsverdeling tot stand gebracht. Een zodanig stelsel veronderstelt dat het onderwerp van iedere regeling die een gewestwetgever uitvaardigt, moet kunnen worden gelokaliseerd

binnen het gebied waarvoor hij bevoegd is, zodat iedere concrete verhouding of situatie slechts door één enkele wetgever wordt geregeld.⁵

Bovendien dient de autonomie van de verschillende gewesten te worden gerespecteerd. Die autonomie zou worden miskend als ambtenaren die vallen onder de bevoegdheid van het ene gewest, door een ander gewest belast zouden worden met taken.

6.3.1. Uit artikel 10, eerste lid, van ontwerp blijkt dat, in zoverre ambtenaren van de andere gewesten bij de toepassing van de ontworpen regeling betrokken worden, zij daartoe niet verplicht worden.⁶ In dit opzicht houdt het ontwerp geen miskenning in van de autonomie van de andere gewesten.

6.3.2. Dat is echter wel het geval voor artikel 10, tweede lid, van het ontwerp, waarbij de andere gewesten worden verplicht tot het onverwijld doorstorten van de ontvangen sommen en bedragen.

In zoverre de verplichting tot het onverwijld doorstorten betrekking heeft op de geïnde administratieve geldboeten, is die bepaling overbodig, vermits die verplichting reeds voortvloeit uit artikel 11, § 2, tweede lid, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zoals gewijzigd bij het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015.

In zoverre de verplichting echter een ruimere draagwijdte heeft, is de ontworpen bepaling niet in overeenstemming met het autonomiebeginsel.

6.3.3. De regeling in het ontwerp doet bovendien afbreuk aan de territoriale bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Dit euvel kan evenwel worden verholpen indien elk gewest voor zijn ambtenaren een bepaling opneemt dat ze op het eigen grondgebied om de administratieve boeten van andere gewesten kunnen verzoeken, en dat de bedoelde sommen kunnen worden geïnd en doorgestort.⁷

7. In het ontworpen artikel 2.4.4.0.4 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (artikel 20 van het ontwerp) wordt bepaald dat op de kilometerheffing geen opcentiemen mogen worden geheven.

Noch uit die bepaling, noch uit de artikelsgewijze toelichting erbij blijkt welke de adressaten van dat voorschrift zijn. In de memorie van toelichting wordt gesteld dat “enkel het gewest of desgevallend de concessiehouder de vergoeding kunnen opleggen voor het gebruik van

⁵ Zie bijv.: GwH 2 maart 2011, nr. 33/2011, B.5; GwH 14 juni 2012, nr. 76/2012, B.6.

⁶ Uit artikel 11, § 2, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 volgt wel een verplichting om inningsbijstand te verlenen, maar alle gewesten hebben daarmee ingestemd.

⁷ In het voorontwerp van decreet van het Waalse Gewest ‘instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l’utilisation des routes’, waarover de Raad van State op 27 april 2015 advies 57.340/42 heeft gegeven, is daartoe de volgende bepaling opgenomen: “*Chapitre XI. Assistance à une autre région. Article 29. L’administration peut recouvrer les montants dus à une autre région en matière d’amendes administratives concernant le prélèvement kilométrique, détenir ces montants à titre de consignation, et transférer ces montants à la région à laquelle ils reviennent.*”

de heffingsplichtige wegen, inclusief de gemeentewegen die eventueel in de toekomst in concessie gegeven zullen worden”. En de gemachtigde deelde nog volgende informatie mee:

“De rechtsadressaten van het verbod op het heffen van opcentiemen zijn de provincies, de agglomeraties en de gemeenten.

In overeenstemming met artikel 1^{ter} van de Bijzondere Financieringswet moet de gewestelijke regelgever bij de uitoefening van de fiscale bevoegdheden het algemeen normatief kader van de economische unie en de monetaire eenheid respecteren, alsmede de principes bewaken van onder meer vermindering van dubbele belasting en het vrije verkeer van goederen. Om dit te realiseren moet de invoering van tolgeden noodzakelijk gepaard gaan met een bovenlokale coördinatie. Het verbod tot het heffen van opcentiemen op de kilometerheffing (als belasting) is noodzakelijk om de kostprijs van het gebruik van de weg binnen redelijke perken te houden, opdat er effectief sprake zou zijn van een ‘eerlijke vergoeding’ voor het gebruik van de weg. De Europese Commissie heeft in haar advies van 28 mei 2014 betreffende de genotificeerde kilometerheffing aangegeven dat gefragmenteerde of, erger nog, cumulatieve regelingen onvoldoende transparant zijn en wellicht marktverstrend. Om deze redenen wordt voorzien dat enkel het gewest of desgevallend de concessiehouder een vergoeding kan opleggen voor het gebruik van de heffingsplichtige wegen, inclusief de gemeentewegen die eventueel in de toekomst in concessie gegeven zullen worden.

Wat de belastingen betreft, geeft de decreetgever met deze bepaling uitvoering aan artikel 170, § 3, en 170, § 4, van de Grondwet volgens dewelke bij wet uitzonderingen kunnen bepaald worden op de belastingbevoegdheid van de provincies, de agglomeraties, de federatie van gemeenten en de gemeentes. Aangezien deze grondwetsbepalingen dateren van voor de inwerkingtreding van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (1 oktober 1980), is de decreetgever van oordeel dat, gelet op artikel 19, § 1, tweede lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, de verwijzing naar ‘de wet’ in artikel 170, § 3 en § 4 van de Grondwet alleen die aangelegenheid heeft willen uitsluiten uit de bevoegdheid van de uitvoerende macht, zonder dat het de gewesten verbiedt om beperkingen op te leggen in de uitoefening van de eigen bevoegdheid.”

Een vergelijkbare redenering ter onderbouwing van de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest om de belastingbevoegdheid van de ondergeschikte besturen te moduleren, werd recent door de Raad van State onderzocht. Er wordt dan ook naar dat advies 56.701/VR/3 van 12 november 2014 verwezen,⁸ waarvan het besluit luidde dat enkel op grond van impliciete bevoegdheden dergelijke regelingen kunnen worden aangenomen. Voor zover de ontworpen bepaling betrekking heeft op de ondergeschikte besturen, zal bijgevolg in het licht van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 in de memorie van toelichting verantwoord moeten worden dat is voldaan aan de voorwaarden die het Grondwettelijk Hof stelt om beroep te kunnen doen op de impliciete bevoegdheden. Het zal aan het Grondwettelijk Hof toekomen om in voorkomend geval te oordelen of aan die voorwaarden is voldaan.

⁸ Adv.RvS nr. 56.701/VR/3 van 12 november 2014 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van het Vlaamse Gewest van 19 december 2014 ‘houdende diverse fiscale bepalingen’, *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 174/1, 29-35.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Opschrift

8. Met het opschrift van het ontwerp wordt de indruk gewekt dat het enkel om bepalingen tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit gaat. Dat is evenwel niet het geval vermits de artikelen 2 tot 10 van het ontwerp autonome bepalingen zijn. Het opschrift zal derhalve zo moeten worden aangepast dat het beter aansluit bij de inhoud van de ontworpen regeling.

Artikel 3

9. Artikel 3 van het ontwerp bepaalt het volgende:

“De opbrengst van de kilometerheffing, vermeld in artikel 2.4.1.0.1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wordt aangewend met inachtneming van artikel 9, lid 2, van 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.”

Een dergelijke verwijzing kan niet geacht worden op geldige wijze te voorzien in de omzetting van artikel 9, lid 2, van richtlijn 1999/62/EG. Die verwijzing is dermate algemeen dat zelfs betwijfeld kan worden of ze enige normatieve betekenis heeft.

Bijgevolg dient het dispositief van het ontwerp aldus aangevuld te worden dat daarin de wettelijke bepalingen worden opgenomen die nodig zijn om te zorgen voor de tenuitvoerlegging van artikel 9, lid 2, van richtlijn 1999/62/EG, ofwel dient artikel 3 van het ontwerp te worden weggelaten en moet de memorie van toelichting worden aangevuld met een beschrijving van de overige maatregelen waarmee de stellers van het ontwerp ervoor willen zorgen dat die bepaling van de richtlijn wordt omgezet.

Artikel 4

10. De gemachtigde heeft bevestigd dat de verwijzing in artikel 4, eerste lid, van het ontwerp naar artikel 1.1.0.0.3/1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit foutief is. In plaats daarvan dient te worden verwezen naar artikel 1.1.0.0.2, eerste lid, van de Codex.

Artikel 5

11. Het is niet duidelijk waarom in artikel 5, § 2, eerste lid, van het ontwerp de regeling voor in het buitenland gevestigde dienstverleners wordt beperkt tot dienstverleners die in

een andere lidstaat van de Europese Unie zijn geregistreerd. Er zal moeten worden onderzocht of de regeling niet moet worden verruimd tot de Europese Economische Ruimte (EER).⁹

Artikel 6

12. Artikel 6, § 2, eerste lid, van het ontwerp bepaalt welke diensten die de dienstverlener aan de houder van het voertuig verstrekt, de dienstverleningsovereenkomst minimaal dient te omvatten. Bij de diensten vermeld in 4° (verzending aan het Vlaamse Gewest van de dagelijkse aangifte) en 5° (storting aan het Vlaamse Gewest van de kilometerheffing verschuldigd door de houder van het voertuig) zou men zich kunnen afvragen of het wel gaat om diensten van de dienstverlener aan de houder van het voertuig. De gemachtigde verduidelijkt dit echter als volgt:

“Het feit dat de dienstverlener alle verplichtingen jegens de tolheffende instantie verzekert voor de belastingplichtige kan ook worden beschouwd als een dienst ten gunste van de belastingplichtige houder van het voertuig. De kilometerheffing is uiteindelijk steeds verschuldigd aan de tolheffende instantie. Teneinde de belastingplichtige voldoende zekerheid te bieden dat zijn betaling in handen van de dienstverlener bevrijdend is, dient een duidelijke verplichting van de dienstverlener voor te liggen om de door de belastingplichtige of belastingschuldige betaalde bedragen door te storten, alsook de nodige gegevens ter verificatie van deze betaling aan te geven aan de tolheffende instantie. Zo zal de tolheffende instantie kunnen vaststellen of de betreffende belastingplichtige zijn belasting correct heeft voldaan. In dat opzicht kan het verzekeren van deze formaliteiten worden beschouwd als een (verzekerde) dienst jegens de houder van het voertuig.”

Met die zienswijze kan worden ingestemd.

13. Bij artikel 6, § 2, eerste lid, 6°, b), van het ontwerp is om toelichting verzocht. Meer bepaald is gevraagd of die bepaling impliceert dat voor 1° tot 5° – dus met inbegrip van 4° en 5° – door de dienstverlener een kost kan worden aangerekend aan de houder van het voertuig. De gemachtigde antwoordde:

“Nee, alle kosten van de dienstverlener (zowel aan de tolheffende instanties als aan de weggebruiker) voor het verlenen van de diensten die gevat worden onder de DBFMO-overeenkomst worden in diezelfde overeenkomst vergoed aan de hand van een beschikbaarheidsvergoeding. De dienstverlener kan deze kosten dus niet aan de houder van het voertuig factureren. Punt 6° heeft louter betrekking op eventuele, optionele aanvullende diensten die in het dienstverleningscontract tussen de dienstverlener en de houder van het voertuig kunnen worden opgenomen en die buiten de scope van de kilometerheffing vallen. Zo valt bijvoorbeeld te denken aan *track & trace* diensten en personeels- en werktijdenregistratie. (Dit is Europeesrechtelijk perfect mogelijk ingevolge artikel 2, § 4 van de interoperabiliteitsrichtlijn 2004/52/EG van 29 april 2004.)”

⁹ Zowel richtlijn 1999/62/EG als 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’ zijn immers voor de EER van toepassing.

Op dit punt wordt het ontwerp het best aangevuld. Zoals ze is geredigeerd, bevat de betrokken bepaling immers geen beperking van de kosten waarvoor de dienstverlener kan factureren.

Artikel 10

14. Gelet op opmerking 6.3.2, zal artikel 10 moeten worden geherformuleerd, vermits erin geen melding mag worden gemaakt van de kilometerheffing. De gemachtigde is het hiermee eens.

Artikel 11

15. In overeenstemming met artikel 2, d), van richtlijn 1999/62/EG en artikel 1, 18°, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 dienen in de definitie van “voertuig” (artikel 11, 5°, van het ontwerp – ontworpen artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 6°, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit) de woorden “de maximaal toegelaten massa” vervangen te worden door de woorden “het maximaal toegestane totaalgewicht”.

Artikel 15

16. Wie als houder van het voertuig en dus als belastingplichtige te beschouwen is, wordt bepaald in het ontworpen artikel 2.4.2.0.1, § 1, eerste lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit. Terwijl in artikel 4, § 3, eerste lid, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zoals vervangen bij het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015, echter drie mogelijkheden zijn opgenomen, worden in de ontworpen bepaling slechts de eerste twee mogelijkheden vermeld. Op dit punt zal het ontwerp in overeenstemming worden gebracht met dat samenwerkingsakkoord.

17. Terwijl in het ontworpen artikel 2.4.2.0.1, § 2, eerste lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit de arbeidsovereenkomst wordt uitgezonderd, is dit niet zo in artikel 4, § 3, vijfde lid, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zoals vervangen bij het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015. Conform het samenwerkingsakkoord zullen de woorden “, met uitzondering van de arbeidsovereenkomst,” geschrapt moeten worden in de ontworpen bepaling.

Artikel 18

18. In het ontworpen artikel 2.4.4.0.2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit wordt het tarief van de kilometerheffing bepaald. Eén van de elementen van de formule voor de berekening van het tarief is het wegtype (W). Voor de wegen die onder één van de wegtypes vermeld in de tabel opgenomen in 3° van het eerste lid van het ontworpen artikel 2.4.4.0.2 vallen, is de heffing verschuldigd, terwijl voor de andere wegtypes geen heffing verschuldigd is (vermits in dat geval voor element F de factor nul is). De verschillende wegtypes opgenomen in de tabel in 3° kunnen

ook van belang zijn voor de differentiatie in functie van het wegtype (element A van de formule, dat volgens de ontworpen bepaling nul is voor alle wegtypes, zodat er nog niet wordt gedifferentieerd).

De bijlage van het ontwerp (ontworpen bijlage 2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit) bevat een limitatieve opsomming van de wegen die onder één van de wegtypes vermeld in de tabel opgenomen in 3° van het eerste lid van het ontworpen artikel vallen. In het tweede lid van dat artikel wordt de Vlaamse Regering ertoe gemachtigd om de wegenlijst opgenomen in (de ontworpen) bijlage 2 aan te passen. Op de vraag of de uitvoerende macht daarmee geen essentieel element van de belasting kan bepalen, antwoordde de gemachtigde het volgende:

“De differentiatie van het tarief naargelang het wegtype in de tabel in artikel 18 (ontworpen art. 2.4.4.0.2, eerste lid, 3°, VCF) maakt geen deel uit van de belastbare materie. De belastbare materie omvat immers alle niet-geconcedeerde wegen. De hier bedoelde differentiatie houdt enkel verband met het bepalen van de hoogte van het betrokken tarief op voormelde niet-geconcedeerde weg en dat, al naargelang van het wegtype. *A fortiori* maakt de toewijzing van de individuele wegen aan de categorieën in voornoemde tabel geen essentieel element uit van de belasting.”

Uit het legaliteitsbeginsel inzake belastingen, neergelegd in de artikelen 170, § 2, en 172, tweede lid, van de Grondwet, vloeit voort dat de decreetgever zelf alle wezenlijke elementen dient vast te stellen aan de hand waarvan de belastingschuld van de belastingplichtigen kan worden bepaald. Uit de voormelde grondwetsbepalingen kan immers worden afgeleid dat geen enkele belasting kan worden geheven en dat geen enkele vrijstelling van belasting kan worden verleend zonder instemming van de belastingplichtigen, uitgedrukt door hun vertegenwoordigers. Daaruit volgt dat de fiscale aangelegenheid een bevoegdheid is die door de Grondwet aan het decreet wordt voorbehouden en dat elke delegatie die betrekking heeft op het bepalen van een van de essentiële elementen van de belasting in beginsel ongrondwettig is. Tot de essentiële elementen van de belasting behoren de aanwijzing van de belastingplichtigen, de belastbare materie, de heffingsgrondslag, de aanslagvoet en de eventuele belastingvrijstellingen.¹⁰

De voormelde grondwetsbepalingen gaan evenwel niet zover dat ze de wetgever ertoe zouden verplichten elk aspect van een belasting of van een vrijstelling zelf te regelen. Een aan een andere overheid verleende bevoegdheid is niet in strijd met het wettigheidsbeginsel voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de essentiële elementen voorafgaandelijk door de decreetgever zijn vastgesteld.¹¹

De in de ontworpen bepaling vervatte delegatie aan de Vlaamse Regering brengt mee dat de uitvoerende macht kan beslissen een bepaalde weg in de tabel op te nemen (bijvoorbeeld een gemeenteweg) of te schrappen. Bovendien kan ze het wegtype bepalen. De eerste bevoegdheid brengt het al of niet verschuldigd zijn van de kilometerheffing bij het gebruiken van de betrokken weg mee en beïnvloedt aldus de belastingschuld van de belastingplichtigen. De tweede bevoegdheid zal pas een effect voor de belastingschuld hebben,

¹⁰ Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, zie bijv. GwH 16 juni 2011, nr. 103/2011, B.5.1 en B.5.3.

¹¹ *Ibidem*, B.5.2.

indien met een later wijzigend decreet aan het element A in de tabel in het ontworpen artikel 2.4.4.0.2, eerste lid, 3°, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit per wegtype een verschillende wegingscoëfficiënt wordt toegekend (in de ontworpen bepaling is het element A voor de drie vermelde wegtypes telkens gelijk aan nul, zodat dit nu nog geen rol kan spelen).

Met de zienswijze van de gemachtigde kan derhalve niet worden ingestemd. De delegatie aan de Vlaamse Regering is in strijd met het legaliteitsbeginsel in belastingaangelegenheden, zodat ervan dient te worden afgezien. Bij gebrek aan duidelijke en welomschreven criteria in de ontworpen regeling om te bepalen voor welke wegen de kilometerheffing verschuldigd is, zal het aan de decreetgever toekomen om bijlage 2 bij de Vlaamse Codex Fiscaliteit zo nodig zelf aan te passen.

Artikel 26

19. In het ontworpen artikel 3.3.1.0.11, § 1, eerste lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit wordt foutief naar artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 10°, van de Codex verwezen, dat immers niet bestaat. Er zou in plaats daarvan naar 6° van artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, moeten worden verwezen, zoals de gemachtigde heeft beaamd.

Artikel 27

20. In het ontworpen eerste lid van artikel 3.3.1.0.13, § 2, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit wordt bepaald dat de houder van het voertuig voorafgaand aan het gebruik van elke weg ervoor dient te zorgen dat het voertuig is uitgerust met de ter beschikking gestelde elektronische registratievoorziening. In het tweede lid van diezelfde bepaling wordt bepaald dat, indien de bestuurder niet de houder van het voertuig is, op hem dezelfde verplichting rust.

Op de vraag op grond van welke bepaling uit het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 deze verplichting kan worden uitgebreid tot de bestuurder, antwoordde de gemachtigde:

“Uit een samenlezing van artikel 5, 7° en artikel 4, §4, eerste lid, *sub c*, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 volgt dat een bestuurder als belastingplichtige houder van het voertuig in de bepaalde hypothesen aanleiding kan geven tot schorsing van het dienstverleningscontract.”

Artikel 4, § 2, van het samenwerkingsakkoord maakt echter geen melding van de bestuurder, zodat er geen overeenstemming lijkt te zijn met het samenwerkingsakkoord. Het ontwerp lijkt op dit punt niet te sporen met het samenwerkingsakkoord. Indien het om een aanvulling bij het samenwerkingsakkoord gaat,¹² kan die worden aanvaard. Indien evenwel wordt afgeweken van het samenwerkingsakkoord, zullen de ontworpen bepalingen moeten worden afgestemd op het samenwerkingsakkoord.

¹² Vergelijk met het ontworpen artikel 3.3.1.0.13, § 3, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit, dat als een aanvulling te beschouwen is.

21. Aan de gemachtigde is de vraag gesteld of de verplichtingen bedoeld in het ontworpen artikel 3.3.1.0.13, § 4, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit niet op de houder van het voertuig in plaats van op de bestuurder moeten rusten. Het antwoord luidt:

“Uit een samenlezing van artikel 5, 7° en artikel 4, § 4, eerste lid, sub c, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 volgt dat een bestuurder als belastingplichtige houder van het voertuig in de bepaalde hypothesen aanleiding kan geven tot schorsing van het dienstverleningscontract.

Bovendien kan alleen de bestuurder te allen tijde (de display op) de registratievoorziening in zijn voertuig in het oog houden. Het zou onlogisch zijn deze verplichting alleen op te leggen aan de houder van het voertuig in gevallen waarin die laatste het voertuig niet zelf bestuurt.”

Die toelichting klinkt wel logisch, maar vindt geen steun in het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014. Het ontwerp zal op dit punt dus in lijn met het samenwerkingsakkoord moeten worden gebracht.

Artikel 29

22. Op de vraag welke aanvullende belasting in het ontworpen artikel 3.3.3.0.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit wordt bedoeld, antwoordde de gemachtigde dat het om een materiële vergissing gaat en dat de zinsnede “of de aanvullende belasting” moet worden geschrapt.

Daarmee kan worden ingestemd.

Artikel 37

23. In het ontworpen artikel 3.18.0.0.1, § 4, vierde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit komt de vermelding “[a]ls een administratieve [geld]boete (...) volgens de regelgeving van een ander gewest verschuldigd is” voor. Wat daarmee precies wordt bedoeld, lichtte de gemachtigde als volgt toe:

“Zodra een gewest (...) een administratieve geldboete oplegt, zal dit onmiddellijk kenbaar zijn voor de bevoegde ambtenaren van de andere gewesten. Deze informatie zal binnen de minuut geactualiseerd worden. Ook de informatie of een boete al dan niet betaald is, zal realtime beschikbaar zijn, zelfs voor de controleurs op de weg.”

Erop gewezen dat in het voorontwerp van ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest¹³ in dit verband gewag wordt gemaakt van “opgelegd zijn” en niet van “verschuldigd zijn”, reageerde de gemachtigde als volgt:

¹³ Voorontwerp van ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ‘tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet’, waarover de Raad van State eveneens om advies is verzocht (rolnummer 57.429/2).

“De noties ‘verschuldigd zijn’ en ‘opgelegd zijn’ vallen inderdaad niet geheel samen. We zullen naar analogie van de Brusselse tekst de woorden ‘verschuldigd zijn’ vervangen door de woorden ‘opgelegd zijn’.”

Onderlinge afstemming lijkt inderdaad wenselijk.

Artikelen 40 en 41

24. De artikelen 40 en 41 van het ontwerp hebben geen normatieve draagwijdte, aangezien ze er slecht toe strekken de concordantietabellen bij de Vlaamse Codex Fiscaliteit aan te passen. Over die artikelen wordt derhalve geen advies gegeven.

Bijlage

25. De bijlage bij het ontwerp vormt bijlage 2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit en bevat de indeling van wegen volgens wegentype. Bij die opsomming van de wegen die onder het ontworpen artikel 2.4.4.0.2, 3°, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit vallen, zijn ook trajecten opgenomen die niet behoren tot het grondgebied van het Vlaamse Gewest. Zo wordt bijvoorbeeld de autosnelweg “A25 E25 Maastricht (NL)-Luik” vermeld en komt bij de “overige gewestwegen” de vermelding “N29 Charleroi - Gembloux - Jodoigne - Tienen - Diest - Beringen” voor.

Het verdient aanbeveling om op nauwkeurigere wijze aan te geven welke trajecten precies worden bedoeld en enkel die trajecten te vermelden die zich op het grondgebied van het Vlaamse Gewest bevinden.

De gemachtigde deelde in dit verband het volgende mee:

“We hebben de vraag doorgegeven aan de collega’s van MOW, en kunnen alvast het volgende meegeven:

- Uiteraard moet de wegenlijst beperkt worden tot het Vlaamse wegennet
- Momenteel maakt het agentschap wegen en verkeer een nieuwe lijst op, in functie van het nieuwe, beperktere tolgebied naar aanleiding van het sectoroverleg
- Vermoedelijk zal men kiezen voor een algemene formulering waarbij men stelt: volgende wegen, beperkt tot het grondgebied van het Vlaamse gewest (eerder dan dit apart te vermelden voor elke weg die de taalgrens overschrijdt).”

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jo BAERT

ONTWERP VAN DECREET

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

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de minister-president van de Vlaamse Regering, de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie, de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn en de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

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 tolggebied 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.

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 titel 2 van hetzelfde decreet, wordt het opschrift van hoofdstuk 4 vervangen door wat volgt:

“Hoofdstuk 4. Kilometerheffing”.

Art. 13. 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. 14. Artikel 2.4.1.0.2 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 15. 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 buitenslands 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. 16. 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. 17. 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:

$$\sum_z T_z \times K_z,$$

z

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. 18. 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 autosnelwegenrings	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° Ex = 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, EN, ET, EP en EX, waarbij a = 1, b = 1, c = 0, d = 0, e = 0, e = 1, 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. 19. 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:

$$Kz = KM \times (100\% - C)$$

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. 20. 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. 21. 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. 22. 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. 23. 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. 24. Artikel 2.4.7.0.2 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 25. 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. 26. 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. 27. 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. 28. 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. 29. 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. 30. 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. 31. 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. 32. 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. 33. 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. 34. 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. 35. 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 opge maakt 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. 36. 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. 37. 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. 38. 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. De aangiftes, vermeld in artikel 3.3.1.0.3, die betrekking hebben op aanslagjaar 2015 zullen automatisch worden stopgezet op het einde van de maand die voorafgaat aan de maand waarop de kilometerheffing voor het eerst verschuldigd is.”.

Art. 39. 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. 40. 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. 41. 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. 42. 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. 43. Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum en ten vroegste op 1 april 2016.

Brussel, 18 mei 2015.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie,
Annemie TURTELBOOM

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,
Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,
Joke SCHAUVLIEGE

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

Autosnelwegenringen

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)

Brussel, 18 mei 2015.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie,
Annemie TURTELBOOM

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,
Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,
Joke SCHAUVLIEGE

Gezien om gevoegd te worden bij het decreet van [...] 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