

ingediend op **2080** (2023-2024) – Nr. 1
4 maart 2024 (2023-2024)

Ontwerp van decreet

tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015
tot invoering van de kilometerheffing
en stopzetting van de heffing van het eurovignet
en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit
in dat verband en tot wijziging
van de Vlaamse Codex Fiscaliteit
van 13 december 2013

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Bijlage bij de memorie van toelichting: Omzettingstabel	15
Voorontwerp van decreet.....	25
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	35
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	41
Advies van de Raad van State	47
Ontwerp van decreet.....	65

**VOORONTWERP VAN DECREET TOT WIJZIGING VAN HET DECREET TOT
INVOERING VAN DE KILOMETERHEFFING EN STOPZETTING VAN DE
HEFFING VAN HET EUROVIGNET EN TOT WIJZIGING VAN DE VLAAMSE
CODEX FISCALITEIT IN DAT VERBAND EN TOT WIJZIGING VAN DE
VLAAMSE CODEX FISCALITEIT VAN 13 DECEMBER 2013**

Samenvatting

Dit voorontwerp van decreet wijzigt het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en wijzigt de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 en brengt beide in overeenstemming met de omzetting van richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie bij het decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer.

Het voorziet eveneens in een gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen.

Het voorontwerp beoogt het behoud van het bestaand geharmoniseerd kader van de interoperabiliteit van het elektronisch tolheffingssysteem voor de kilometerheffing.

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING**A. Situering**

Dit voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 beoogt de aanpassing van een aantal bepalingen ingevolge de omzetting van de richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (richtlijn (EU) 2019/520, ook EETS-richtlijn genoemd) in de regionale wetgeving bij decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer.

Het voorontwerp bevat ook de gedeeltelijke omzetting de richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen.

B. Richtlijn (EU) 2019/520 en richtlijn (EU) 2022/362

De richtlijn (EU) 2019/520 heeft de richtlijn 2004/52/EG van 29 april 2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap ingetrokken.

In 2009 werd door de Europese Commissie bij beschikking 2009/750/EG tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen verder bepaald hoe de door de richtlijn 2004/52/EG voorziene interoperabiliteit in de praktijk moest worden bereikt.

De richtlijn 2004/52/EG en de beschikking 2009/750/EG werden in het Belgisch recht deels omgezet door de federale wetgever bij de wet van 21 december 2006 houdende omzetting van de 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, en deels door de regionale wetgevers bij de gewestelijke decreten en ordonnantie die strekten tot invoering van de kilometerheffing in de drie gewesten. Voor het Vlaamse Gewest gaat het meer bepaald om het decreet van 3 juli 2015 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 en de wijzigingen aan deze Codex, wat de kilometerheffing betreft.

De regionale omzetting van de richtlijn 2004/52/EG, samen gelezen met de beschikking 2009/750/EG, gebeurde bij de invoering van de kilometerheffing, waarover de gewesten een samenwerkingsakkoord hadden gesloten, om gezamenlijk een juridische kader te creëren voor de gelijktijdige invoering van de kilometerheffing in elk gewest om enerzijds een transparant stelsel te ontwikkelen ten aanzien van de belastingplichtige en anderzijds een voldoende gecoördineerde juridische basis te creëren ten aanzien van dienstverleners, met respect voor de eigenheid en de territoriale bevoegdheden van elk gewest. Dit Samenwerkingsakkoord werd gesloten op 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waals 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.

De richtlijn (EU) 2019/520 werd in de regionale regelgeving omgezet bij decreet het decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer.

De omzetting van de bepalingen die betrekking hebben op materies die tot de bevoegdheid van de federale staat behoren werd aan deze laatste overgelaten zoals:

- Artikelen 23 tot en met 25 van de richtlijn (EU) 2019/520 met betrekking tot de aanduiding van een nationaal contactpunt en de uitwisseling van informatie over de niet-betaling van wegentol. De in deze artikelen voorgeschreven regeling inzake de grensoverschrijdende gegevensuitwisseling tussen de lidstaten is vergelijkbaar met de bestaande gegevensuitwisseling die is voorzien voor bepaalde verkeersinbreuken, en vereist eveneens dat een Belgisch nationaal contactpunt wordt aangeduid dat toegang heeft tot de nationale voertuigregistratiegegevens. Deze bevoegdheid komt op grond van voornoemd artikel 6, §4, 3° van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 toe aan de federale staat, opnieuw met de verplichting om bij de uitwerking hiervan de gewestelijke regelingen te betrekken.

De behandeling van voertuigregistratiegegevens komt in België toe aan de bij wet van 19 mei 2010 opgerichte federale Kruispuntbank van de voertuigen. Conform de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof kan het Vlaamse Gewest volgens de bevoegdheidsverdelingsregels, met inbegrip van het verticaliteitsbeginsel, deze niet machtigen als nationaal contactpunt en kan het ook een federale instantie niet eenzijdig verplichten om op te treden als nationaal contactpunt (zie bijvoorbeeld het arrest van het Grondwettelijk Hof nr. 2°/2012 van 11 januari 2012).

De richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen vergt op dit ogenblik weinig aanpassing van het bestaande decreet.

De richtlijn voert immers een aantal wijzigingen door, zoals de uitbreiding van het

toepassingsgebied en de voorkeur voor tolgelden boven gebruiksrechten, die voor kilometerheffing (die enkel tolgelden oplegt aan zwaar vrachtvervoer) niet van belang zijn. De differentiatie van de tolgelden op grond van CO₂-emissies wordt momenteel nog niet doorgevoerd, aangezien de drie gewesten en Sofico voorlopig een beroep doen op de mogelijkheid tot uitstel voor bestaande tolsystemen met een concessieovereenkomst of een langetermijnovereenkomst zoals voorzien in artikel 7 lid 7 en lid 8 van de herziene richtlijn 1999/62/EG van het Europees parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur.

De vermelde wijziging van richtlijn (EU) 2019/520 slaat ten slotte enkel op de bijlage I bij die richtlijn met de gegevens die in het kader van een automatische zoekopdracht moeten worden verschaft, waarvoor de federale overheid bevoegd is.

C. Aanpassing correctiefactor

Behalve de omzetting van de richtlijnen voorziet dit voorontwerp van decreet ook in de vervanging van de huidige correctiefactor van 1,5% in de formule voor de bepaling van het aan te rekenen aantal kilometers Kz door 1%.

D. Regionale bevoegdheid voor de materies geregeld door de richtlijn (EU) 2019/520

a) Bevoegdheid van het Vlaamse Gewest

Het Vlaamse Gewest is op grond van de artikelen 6, §1, X, 1° en 6, §1, X, 2°bis van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen bevoegd voor “*de wegen en hun aanhorigheden*” evenals “*het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*”. Deze bevoegdheden vormden ook de grond voor de regionale omzetting van de richtlijn 2004/52/EG, zoals ook door Grondwettelijk Hof werd bevestigd in haar arrest n°30/2017 van 23 februari 2017, en van de richtlijn (EU) 2019/520.

b) Voorafgaande coördinatie tussen de gewesten

Zoals dit ook het geval was bij de regionale omzetting van de richtlijn (EU) 2019/520, werden de ontwerpdecreten en -ordonnantie tot wijziging van de decreten en ordonnantie kilometerheffing opgesteld in nauw overleg met vertegenwoordigers van ieder gewest. Om de implementatie zo spoedig als mogelijk te kunnen realiseren, werd deze voorgaande coördinatie tussen de gewesten niet geformaliseerd in een nieuw samenwerkingsakkoord.

E. Aanpassingen door voorontwerp van decreet

Vele aanpassingen aan het decreet tot invoering van de kilometerheffing in het Vlaamse Gewest hebben betrekking op terminologische en enkele andere wijzigingen die volgen uit de omzetting van de richtlijn (EU) 2019/520. Daarnaast werden een aantal bestaande bepalingen verduidelijkt en gepreciseerd.

F. Totstandkomingsprocedure

1. Advies Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen heeft zijn advies gegeven op 15 december 2023.

- A) De MORA adviseert om voor duidelijkheid te zorgen door het gebruik van eenduidige definities. De raad vreest dat de definitie van “vervoer van

goederen" geen bijkomende duidelijkheid zal scheppen. Deze definitie werd toegevoegd aan het decreet ter verduidelijking van het toepassingsgebied van de kilometerheffing, met het oog op het vermijden van betwistingen en rechtsonzekerheid. Dit blijkt ook uit de toelichting bij het betrokken artikel in de memorie van toelichting.

- B) De MORA merkt op dat dit decreet geen oplossing biedt voor het havenintern verkeer en havenvoertuigen voor wegen in havengebieden opgenomen in het netwerk van de kilometerheffing. Deze opmerking is gelinkt aan het advies dat de MORA gaf bij het ontwerp van programmadecreet bij de begroting 2024 ("De MORA uit tevens bezorgdheid over de impact van de kilometerheffing op de internationale concurrentiepositie van de havens, alsook op het havenintern verkeer. De MORA adviseert de wegen met een groot aandeel havenintern verkeer niet op te nemen in het tolnetwerk."). Dit decreet is niet opgesteld om hierop een antwoord te bieden, maar er kan nog steeds worden verwezen naar de Omzendbrief FB/VLABEL/2017/1 waarin het materieel toepassingsgebied van de kilometerheffing wordt toegelicht.
- C) De MORA vraagt om de foutenmarge van maximaal 1% ook op te nemen in de voorwaarden van de dienstverleners. Deze aanpassing van de foutenmarge volgt op de vaststelling van Viapass dat de afwijkingen van de nauwkeurighedsregistratie-eisen die de dienstaanbieders moeten nakomen in werkelijkheid kleiner zijn dan 1%. Nadat de correctiefactor op reglementair niveau is aangepast, zal door Viapass bekeken worden of technische aanpassingen aan de TDS doorgevoerd moeten worden, zoals wordt voorgesteld door de MORA. Dit zou echter een puur theoretische maatregel zijn, gezien de praktijk leert dat de actuele afwijking op de nauwkeurigheid van de afstandsmetingen door de dienstverleners 0,1% bedraagt.
- D) De MORA vraagt om niet langer ad hoc de kosten voor de gebruikers te wijzigen, omdat de correctiefactor ook financiële consequenties heeft voor de gebruikers. De MORA vraagt voor voorspelbaarheid op lange termijn voor tariefaanpassingen, zodat bedrijven hiermee rekening kunnen houden in hun aankoop- en afschrijfpolitiek en om aanpassingen die impact hebben op de kostprijs maximaal één maal per jaar te wijzigen. Op 1 januari 2024 is een uitbreiding van het wegnnet doorgevoerd en is een tijdelijke vrijstelling van de betalingsverplichting op de kilometerheffing voor emissievrij vrachtvervoer ingegaan. De voorlaatste wijziging van de kilometerheffing met financiële impact (jaarlijkse indexering uitgesloten) dateert van 1 juli 2020.

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

Op 20 november 2023 werd het advies van de SERV over het Voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 gevraagd. De SERV besliste om niet in te gaan op deze adviesvraag.

3. Advies van de Raad van State

Op 9 februari 2024 verleende de Raad van State advies nr. 75.168/3.

Het Vlaamse Gewest is het niet eens met de herhaalde bewering in het advies van de Raad van State dat zij éézijdig aanpassingen zou doorvoeren aan haar regionale regelgeving kilometerheffing en dit zagezegd met miskenning van het samenwerkingsakkoord dat op 31 januari 2014 tussen de gewesten tot stand is gekomen.

In de antwoorden op de vragen gesteld door de adjunct-auditeur van de Raad van State werd duidelijk meegedeeld dat over de voorgestelde aanpassingen werd overlegd en beslist met de twee andere gewesten die dezelfde aanpassingen in hun regionale regelgeving met betrekking tot de kilometerheffing zullen doorvoeren. Het voorontwerp tot wijziging van de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat in dezelfde aanpassingen voorziet als huidig voorontwerp van Vlaams decreet dat voor advies aan de raad van state werd voorgelegd werd bovendien ter informatie voorgelegd. Het voorontwerp van Waalse decreet kon nog niet worden voorgelegd omdat de tekst ervan nog moest worden gefinaliseerd. Zij zal echter dezelfde inhoud hebben als het voorontwerp van het Vlaams en Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het overleg tussen de gewesten werd georganiseerd door Viapass die volgens artikel 19 § 3 onder meer als taak en bevoegdheid heeft (zie 14°) “het faciliteren van het overleg tussen de gewesten rond het uitwerken en aanpassen van het regelgevend kader inzake de kilometerheffing”.

In het kader van dit door Viapass georganiseerde overleg werden tussen de gewesten een aantal wijzigingen overeengekomen, waaronder:

- het gebruik van het woord “dienstaanbieder” in de plaats van het woord “dienstverlener” en de toevoeging van het woord hoofddienstaanbieder in een aantal bepalingen die ook voor die hoofddienstaanbieder gelden
- de aanpassing van de woorden “elektronische registratievoorziening” naar ‘boordapparatuur’
- de toevoeging van een definitie van het begrip “vervoer over de weg van goederen” als het vervoer van elk goed dat op een voertuig kan worden geladen of afgeladen, met inbegrip van het vervoer van werktuigen en gereedschapsmachines en van werktuigvoertuigen, alsook het vervoer van elk goed door die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuigvoertuigen, als ze worden gebruikt op een niet-geconcedeerde weg” (ttz. voor wat het Vlaamse en Brussels Hoofdstedelijke Gewest betreft terwijl dit voor wat het Waalse Gewest een geconcedeerde weg betreft).
- de aanpassing van de waarde van de correctiefactor van 1,5 procent naar 1 procent

Daarbij moet worden gepreciseerd dat het begrip dienstverlener niet werd vervangen door de begrippen “dienstaanbieder en hoofddienstaanbieder” zoals in het advies wordt geopperd. Het woord dienstverlener werd vervangen door het woord dienaar en dit in overeenstemming met het decreet van 3 juni 2022 ‘over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer’ dat Richtlijn 2019/520 gedeeltelijk heeft omgezet. Elk gewest heeft overigens dergelijk decreet respectievelijk ordonnantie in zijn regionale regelgeving ingevoerd en ook de tekst van die decreten respectievelijk die ordonnantie was het resultaat van overleg tussen de gewesten onderling georganiseerd door Viapass.

De huidige regelgeving kilometerheffing vermeldde echter niet uitdrukkelijk dat bepaalde verplichtingen die aan de dienaar (zie dienstverlener) waren opgelegd, ook op de hoofddienstaanbieder rusten met wie een DBFMO-overeenkomst werd gesloten waarin die verplichtingen zijn bepaald. Dit werd bijgevolg ook in de regelgeving gepreciseerd.

Verder is op te merken dat de precisering van de woorden “vervoer van goederen” niet ernstig een onduidelijkheid en dus rechtsonzekerheid doet ontstaan over de verhouding met

de in artikel 9 van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 voorziene vrijstelling van de kilometerheffing, die door de houders van welbepaalde categorieën voertuigen kan worden aangevraagd.

De definitie van “vervoer van goederen” of desgewenst vervoer over de weg van goederen” verandert daaraan niets.

Artikel 9 bepaalt immers duidelijk welke categorieën van voertuigen die worden aangewend voor welbepaalde activiteiten voor een vrijstelling in aanmerking komen (zie 1° de voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor en door defensie, bescherming burgerbevolking, brandweer en politie en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn; 2° de voertuigen die speciaal en uitsluitend voor medische doeleinden zijn uitgerust en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn; 3° de 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 (zie ook huidig artikel 2.4.6.0.1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit).

Artikel 9 § 2 Samenwerkingsakkoord preciseert daarbij overigens dat de houder van het voertuig om een vrijstelling moet verzoeken en het voordeel ervan slechts kan verkrijgen of behouden indien hij de vervulling van de vrijstellingsvoorwaarden bewijst. De vrijstelling wordt met andere woorden niet automatisch verworven maar moet worden aangevraagd en verkregen. Artikel 9 § 3 vermeldt verder waar de aanvraag moet worden ingediend.

Het feit dat dergelijke definitie van vervoer van goederen ook niet in artikel 1 van het samenwerkingsakkoord was voorzien maakt de precisering des te meer noodzakelijk.

Voor wat betreft de aanpassing van de correctiefactor tenslotte zijn de gewesten al gezamenlijk een uitvoerend samenwerkingsakkoord als vermeld in artikel 92bis, § 1, derde lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen overeengekomen, waardoor die correctiefactor van 1,5% naar 1% wordt vastgelegd gelet op de technologische vooruitgang. De bekrachtiging van dit uitvoerend samenwerkingsakkoord en bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad volgt het daartoe voorziene regelgevende traject.

Aangezien de hierboven vermelde aanpassingen in overleg en onderling akkoord met de andere gewesten zijn tot stand gekomen, die elk voor wat hen betreft deze aanpassingen in hun regionale regelgeving zullen doorvoeren, zoals u eerder werd meegedeeld, is er bijgevolg geen sprake van miskenning van het algemeen rechtsbeginsel *pacta sunt servanda*.

De gewesten hebben dit zoals gezegd beslist via een door Viapass conform artikel 19 § 3, 14° Samenwerkingsakkoord georganiseerd overleg.

Voor zoveel als nodig is nog op te merken dat het samenwerkingsakkoord als een kaderakkoord kan worden beschouwd dat “Met respect voor de eigenheid van en de na te streven doelstellingen door elk gewest, beoogt (...) die aangelegenheden gezamenlijk af te spreken of die regelingen vast te stellen die zijn vereist om de invoering, de organisatie en handhaving van de kilometerheffing in de drie gewesten doelmatig en kostenefficiënt te realiseren.” (zie artikel 2). Het samenwerkingsakkoord doet niets anders dan een gemeenschappelijk kader vaststellen opdat de gewesten, die vervolgens elk afzonderlijk handelen, op samenhangende en doeltreffende wijze hun elektronische tolheffingssystemen voor voertuigen met een toegelaten totaalgewicht van meer dan 3,5 ton kunnen invoeren (zie Stuk 2428 (2013-2014) – Nr. 1 55 Vlaams Parlement 54.716 / VR advies Raad van State 5/11). Niets belet de gewesten bijgevolg om in onderling overleg en akkoord meteen hun regionale regelgeving elk voor wat hen betreft in die zin aan te passen en de overeengekomen preciseringen toe te voegen.

Tenslotte wordt in het advies van de Raad van State ten onrechte geopperd dat het niet de bedoeling zou zijn om het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 zelf ook aan te passen. Het is immers de bedoeling om dit wel te doen maar om de implementatie van richtlijn (EU)

2019/520 en richtlijn (EU) 2022/362 en de vereiste aanpassingen zo spoedig als mogelijk te realiseren, hebben de gewesten beslist om de gezamenlijke resultaten van hun overleg meteen in hun regionale regelgeving door te voeren ook al werden die nog niet in een wijziging van het Samenwerkingsakkoord zelf geformaliseerd (met uitzondering van het vermelde uitvoerend samenwerkingsakkoord dat momenteel het regelgevende traject doorloopt).

De Raad van State merkt op dat het voorontwerp de waarde van de correctiefactor wijzigt van 1,5 procent tot 1 procent en verwijst naar de verplichting van het sluiten van een uitvoerend samenwerkingsakkoord met betrekking tot de verlaging van de correctiefactor. Er is in parallel met dit ontwerpdecreet dan ook een uitvoerend samenwerkingsakkoord in opmaak dat voorziet in het wijzigen van de waarde van de correctiefactor naar 1% in artikel 6, § 2, derde lid van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 voor wat betreft de kilometerheffing als retributie en 7, § 2, derde lid van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 voor wat betreft de kilometerheffing als belasting.

Er zal dus ingegaan worden op het advies van de Raad van State om het samenwerkingsakkoord te actualiseren en een uitvoerend samenwerkingsakkoord sluiten met betrekking tot de verlaging van de correctiefactor.

Om aan de opmerkingen van de Raad van State tegemoet te komen, zal het decreet trapsgewijs in werking treden. Artikel 15, 3° van het voorontwerp van decreet zal onmiddellijk op de dag van publicatie in het Belgisch Staatsblad in werking treden, aangezien deze bepaling de omzetting betreft van richtlijn (EU) 2022/362. Artikel 13 dat de correctiefactor aanpast, zal op 1 juli 2024 in werking treden, gelet dat verwacht wordt dat het regelgevend traject van het uitvoerend samenwerkingsakkoord zal afgerond zijn tegen deze datum. De overige artikelen zullen op 1 juli 2025 inwerkingtreden.

De bijgevoegde omzettingstabel (VR 2023 1711 DOC. 1531/4) die als bedoeling heeft om voor elke bepaling van richtlijn (EU) 2022/362 te preciseren of omzetting vereist is of niet, bleek een foutieve verwijzing te bevatten en werd gecorrigeerd.

De Raad van state merkt ook op dat de ontworpen regeling voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2019/520 en dat artikel 2 van het voorontwerp moet worden aangevuld met een verwijzing naar deze richtlijn. Deze aanpassing werd doorgevoerd.

De opmerkingen uit randnummer 6 tot en met 9 en nummer 11 werden in de decreettekst verwerkt.

Overeenkomstig de opmerking in randnummer 10.1 werd een afzonderlijke regeling in artikel 3.13.2.0.5 VCF opgenomen met een duidelijk afgebakend toepassingsgebied voor de kilometerheffing.

In de Memorie van Toelichting werd, zoals de Raad van State in randnummer 10.2 adviseerde, een extra toelichting wat de talen betreft opgenomen.

In navolging van randnummer 11 werd waar nodig het voegwoord 'en' gewijzigd naar het voegwoord 'of'.

II. Toelichting bij de artikelen

Hoofdstuk 1. Algemeen

Artikelen 1 en 2

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Enkele aangelegenheden vallen onder de bevoegdheid van de federale staat, zoals bijvoorbeeld de bepalingen met betrekking tot de aanduiding van een nationaal contactpunt en de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over de niet-betaling van wegentol opgenomen in artikel 23 van richtlijn (EU) 2019/520, en moeten op dat niveau geregeld worden.

Het decreet voorziet ook in de gedeeltelijke omzetting de richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen.

Hoofdstuk 2. Wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband (hierna 'decreet Kilometerheffing')

Artikel 3 vervangt in artikel 2 van het decreet Kilometerheffing de titel van richtlijn 1999/62/EG door de volgende tekst:

"Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen".

Artikel 4 vervangt in artikel 3 van het decreet Kilometerheffing het begrip "tolheffende instantie" door het woord "tolheffer" uitgaande van de definitie van het decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer. Dit behoeft geen bijkomende uitleg.

Artikel 5 en artikel 6 passen in artikelen 4 en 5 van het decreet Kilometerheffing een aantal begrippen aan ten opzichte van deze die werden voorzien ingevolge de nieuwe EETS-richtlijn zoals omgezet bij decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer ("tolheffende instantie" wordt vervangen door "tolheffer", toelating verschaffen (aan de dienstaanbieders) door het thans in de regelgeving gehanteerde begrip "accreditatie", "tolgebiedverklaring" door "tolgebiedsverklaring", "dienstverlener" door "dientaanbieder", "single service provider" door "hoofddientaanbieder").

De accreditatievoorwaarden worden gepreciseerd zoals die van meet af aan in de tolgebiedsverklaringen uitdrukkelijk werden bepaald, die ook de rechten en plichten van de dienstaanbieders vermeldt.

Deze bepaling behoeft geen verdere toelichting.

Artikel 7 voegt aan artikel 6 van het decreet Kilometerheffing de precisering toe dat aan de gebruiker (medecontractant) boordapparatuur moet worden verschaft die thans dient te beantwoorden aan de vereisten van de Europese verordeningen genomen in uitvoering van de EETS-richtlijn, evenals de gebruiksaanwijzing ervan. Bovendien past dit een aantal begrippen aan ten opzichte van deze die werden voorzien ingevolge de nieuwe EETS-richtlijn. Dit behoeft geen verdere toelichting.

Artikelen 8 en 9 passen hoofdzakelijk terminologie aan. Er wordt in artikel 11 tevens een precisering toegevoegd dat de dienstaanbieder en de hoofddientaanbieder verplicht zijn (zoals momenteel in het kader van de kilometerheffing in feite al het geval is) om de kilometerheffing te berekenen op basis van de gegevens die door de boordapparatuur worden verschaft en deze te innen en door te storten aan de tolheffer.

Artikel 10 past artikel 9 aan door uitdrukkelijk de verplichting op te leggen aan dienstaanbieder en de hoofddientaanbieder om dagelijks een (elektronische) tolmelding aan de tolheffer te sturen, zelfs wanneer voor een voertuig geen kilometers werden geregistreerd.

De tolmelding is een elektronisch databestand dat wordt opgesteld volgens de technische eisen en in vorm bepaald door de tolheffer en dat de volgende gegevens bevat:

(i) het aantal gereden kilometers per voertuig; (ii) het voor dat voertuig opgegeven kenteken; (iii) het van toepassing zijnde tarief per kilometer voor het desbetreffende voertuig; en (iv) de door de dienst aanbieder berekende kilometerheffing die verschuldigd is.

Iedere onvolledigheid of onjuistheid van de tolmelding, moet door de dienst aanbieder onverwijld worden rechtgezet en ontslaat hem niet van de verplichting om het volledig verschuldigde bedrag van kilometerheffing te betalen.

Hoofdstuk 3. Wijzigingen aan de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013

Artikel 11 wijzigt een aantal bepalingen in artikel 1.1.0.0.2, eerste lid van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (VCF) om deze in overeenstemming te brengen met het decreet Kilometerheffing. De definitie van elektronische registratievoorziening vermeld in punt 7° /3 van dit lid wordt vervangen door de definitie van boordapparatuur.

In het vijfde lid wordt de definitie van 'EURO-emissieklasse' aangepast. Daarnaast wordt er een definitie van gebruiker aan de VCF toegevoegd.

Verder wordt aan hetzelfde lid een definitie over het 'vervoer over de weg van goederen' toegevoegd ter verduidelijking van het toepassingsgebied van de kilometerheffing. Er is immers betwisting gerezen over de onderworpenheid aan de kilometerheffing wanneer werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen (bijvoorbeeld mobiele kranen, verreikers, hoogtewerkers, grondzuigmachines) worden vervoerd, door voertuigen, waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt. Nochtans werd in de toelichting bij het decreet van 3 juli 2015 dat de kilometerheffing invoerde, benadrukt dat het 'vervoer van goederen' in de ruime zin dient te worden geïnterpreteerd en dat onder meer werktuigen ook als goederen worden beschouwd. Hetzelfde geldt overigens voor allerlei soorten afval, grond en afbraakmaterialen die bijvoorbeeld ook als goederen worden beschouwd.

Voorts is er betwisting gerezen over de onderworpenheid aan de kilometerheffing van de vermelde werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen, wanneer zij op de (openbare) weg (een niet-geconcedeerd weg van het Vlaamse Gewest) rijden. In dat geval zijn die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen, wel aan de kilometerheffing onderworpen. Of zij al dan niet voor het vervoer van goederen (bijvoorbeeld afvalstoffen, grond, of afbraakmaterialen) gebruikt worden, is niet relevant. Het volstaat dat die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen daartoe bestemd zijn of bedoeld zijn om aan de kilometerheffing onderworpen te zijn.

Artikel 12

Dit is een technische aanpassing aan artikel 2.4.2.0.1, paragraaf 1, tweede lid van de VCF waarbij een verwijzing wordt aangepast en men het begrip 'motorvoertuig' vervangt door 'trekkend voertuig'.

Artikel 13

Deze bepaling betreft de wijziging van artikel 2.4.4.0.3, punt 2° van de VCF door de vervanging van de huidige correctiefactor van 1,5% in de formule voor de bepaling van het aan te rekenen aantal kilometers Kz door 1%, aangezien de afwijkingen van de nauwkeurighedsregistratie-eisen die de dienst aanbidders moeten nakomen in werkelijkheid kleiner zijn dan 1%.

Artikel 14

Dit betreft de wijziging van artikel 2.4.6.0.1. van de VCF waaraan een §6 toegevoegd om aan te geven dat de vrijstellingen worden opgenomen in een lijst met vrijstellingen die door de Vlaamse administratie wordt bijgehouden en bijgewerkt in overeenstemming met de geldende regels ter bescherming van de persoonsgegevens.

Artikel 15

In artikel 3.3.1.0.11 wordt het begrip dienstverlener vervangen door de begrippen dienstaanbieder en hoofddienstaanbieder die beiden de verplichting hebben om met de houders van voertuigen een dienstverleningsovereenkomst te sluiten. Verder wordt het begrip elektronische registratievoorziening vervangen door het begrip boordapparatuur dat in de EETS-richtlijn wordt gebruikt. Rekening houdende met de huidige en toekomstige ontwikkelingen op het vlak van de gebruikte boordapparatuur dienen smartphones, apps en tachografen alsook fleet-telematics als boordapparatuur te worden beschouwd. Momenteel wordt echter in het kader van de kilometerheffing enkel gebruik gemaakt van de zgn. on board units" of "OBU".

Voorts wordt, in overeenstemming met het nieuwe artikel 7 undecies 2bis van de herziene richtlijn 1999/62/EG, aan paragraaf 1 een nieuw lid toegevoegd dat de houder van het voertuig het recht geeft om, voorafgaand aan het gebruik van enige weg, de emissieklasse van het voertuig elektronisch mee te delen.

Bovendien worden aan de dienstaanbieders en hoofddienstaanbieder uitdrukkelijk een aantal bijkomende verplichtingen opgelegd.

Door paragraaf 1/1 worden zij verplicht om de juistheid van de door de houder van het voertuig voorgelegde voertuigdocumenten te controleren, alsook de elektronisch meegedeelde emissieklasse.

Volgens paragraaf 2, tweede lid worden de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder verplicht om de schorsing van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst op de lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur te vermelden en de gebruiker en de Vlaamse administratie onmiddellijk op de hoogte brengen van de schorsing van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst.

Deze lijst moet elektronisch worden meegedeeld aan de tolheffer en de interregionale entiteit Viapass, zodat zij snel en efficiënt worden geïnformeerd van elke schorsing van de dienstverleningsovereenkomst.

In paragraaf 3 wordt hen uitdrukkelijk de verplichting opgelegd om een lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur op te stellen, waarin zij de gebeurtenissen moeten opnemen vermeld in paragraaf 2, 1° tot en met 5° van deze bepaling. Zij zijn verplicht om die lijst dagelijks bij te werken en aan de tolheffer mee te delen. Dit alles moet gebeuren in overeenstemming met de geldende regelgeving met betrekking tot de bescherming van de persoonsgegevens.

Artikel 16

Deze bepaling voegt in navolging van artikel 10 lid 2, tweede alinea van de EETS-richtlijn aan artikel 3.3.1.0.13 van de VCF de verplichting toe van de bestuurder, om er tijdens elk gebruik van een weg erop toe zien dat enkel één boordapparatuur, die geschikt is voor gebruik in het tolgebied, geactiveerd is en de gereden afstand registreert.

Artikel 17

Dit artikel wijzigt artikel 3.13.2.0.5 VCF ingevolge de eisen opgelegd door artikel 24, lid 2 en lid 3 van de EETS-richtlijn op het vlak van de verplichte informatie die in geval van niet-betaling wegentol aan de gebeurlijke overtreders van de kilometerheffing moet worden meegedeeld. Zo zal het verslag van vaststelling inzake overtredingen van de bepalingen met betrekking tot de kilometerheffing het bedrag van de boete, de aard, de datum en het uur van de gepleegde overtreding, de artikelen die werden miskend en het beroep dat kan worden ingesteld vermelden. Daarnaast wordt in overeenstemming met de EETS-richtlijn, gepreciseerd dat de kennisgeving van een overtreding inzake kilometerheffing wordt opgesteld in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig, voor zover dat beschikbaar is, of in één van de officiële talen van de lidstaat van inschrijving van het voertuig. Dit heeft als gevolg dat wanneer een geval van niet-betaling van de kilometerheffing in België wordt vastgesteld met betrekking tot een voertuig ingeschreven in een land van de EER, bij de

kennisgeving van de niet-betaling een vertaling wordt gevoegd in de taal van inschrijving (indien beschikbaar) dan wel in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving. Namens het Vlaamse Gewest wordt ten aanzien van voertuigen ingeschreven in België een Nederlandstalig verslag van vaststelling verzonden. Inwoners van de faciliteitengemeenten kunnen op aanvraag een Franstalig exemplaar verkrijgen.

Artikel 18

Deze bepaling voert enkele terminologische wijzigingen door.

Hoofdstuk 4. Inwerkingtreding**Artikel 19**

Dit artikel voorziet het tijdstip van de inwerkingtreding dit decreet.

Bijlage

- Omzettingstabel Europese richtlijn

Brussel, 1 maart 2024

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

BIJLAGE
bij de memorie van toelichting:
Omzettingstabel

ARTIKEL, LID, OF ONDERDEEL RICHTLIJN (EU) 2022/362	OMZETTINGSBEPALING	TOELICHTING
Artikel 1 van Richtlijn (EU) 2022/362 Wijziging van richtlijn 1999/62/EG		
Titel richtlijn 1999/62/EG	De titel van de richtlijn wordt in de artikelen 2 en 3, 4° (nieuw) vervangen door: "Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen".	
Gewijzigde artikelen van richtlijn 1999/62/EG		
Artikel 1 (toepassingsgebied)	Vereist geen omzetting	
Artikel 2 (definities)	Vereist geen omzetting	
Artikel 7, eerste lid (toepassing op TEN-T)	Vereist geen omzetting	
Artikel 7, tweede lid (toepassing op overig wegennet)	Vereist geen omzetting	
Artikel 7, derde lid (tolgelden en gebruiksrechten zijn mogelijk voor verschillende voertuigcategorieën)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7, vierde lid (cumulverbod tolgelden en gebruiksrechten voor zelfde traject en voertuigcategorie)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7, vijfde lid (verbod van onderscheid bij heffen van tolgelden en gebruiksrechten)	Vereist geen omzetting	Gelijkheidsbeginsel is door de grondwet gewaarborgd en door het internationaal recht
Artikel 7, zesde lid (mogelijke vrijstelling van tolgelden of gebruiksrechten in dunbevolkte gebieden)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7, zevende lid (mogelijk uitstel nakoming bepaalde verplichtingen in geval van concessieovereenkomst)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan gebruik wordt gemaakt in het tolgebied van het Waalse Gewest
Artikel 7, achtste lid (mogelijk uitstel nakoming bepaalde verplichtingen in geval van lange termijn overeenkomst)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan gebruik wordt gemaakt in het tolgebied van het Vlaamse en Brussels Hoofdstedelijke Gewest
Artikel 7, negende lid (mogelijke vrijstelling van betalingsplicht tolgelden en gebruiksrechten)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan voorlopig geen gebruik wordt gemaakt.

Artikel 7, tiende lid (vanaf 2030 geen gebruiksrechten meer voor zware bedrijfsvoertuigen op TEN-T)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven.
Artikel 7, elfde lid (uitzondering op verbod gebruiksrechten zware bedrijfsvoertuigen)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven.
Artikel 7, twaalfde lid (mogelijke gemeenschappelijke regeling lidstaten voor gebruiksrechten tot 2032 of opheffing)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven.
Artikel 7, dertiende lid (tolgelden en gebruiksrechten enkel voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf 12 ton tot 2027)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7, veertiende lid (mogelijke doorrekening ander percentage van de kosten voor bussen en touringcars)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7, vijftiende lid (opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 bis, eerste lid (evenredigheid gebruiksrechten met duur gebruik infrastructuur)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven.
Artikel 7 bis, tweede lid (minimum beschikbaarheid infrastructuur bij toepassing gebruiksrechten)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven.
Artikel 7 bis, derde lid (toepassing gebruiksrechten op personenauto's)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven.
Artikel 7 bis, vierde lid (indien verschillende gebruiksrechten worden toegepast op personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen zijn de gebruiksrechten voor deze laatste hoger)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven.
Artikel 7 bis, vijfde lid (beoordeling Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 bis bis, eerste lid (ingeval tolgelden werden toegepast voor 24 maart 2022 is een gecombineerde heffingsregeling met gebruiksrechten toegelaten)	Vereist geen omzetting	Er wordt geen gecombineerde heffingsregeling toegepast.
Artikel 7 bis bis, tweede lid (gecombineerde heffingsregeling tolgelden en gebruiksrechten)	Vereist geen omzetting	Er wordt geen gecombineerde heffingsregeling toegepast.
Artikel 7 bis bis, derde lid (differentiatie gebruiksrechten in de gecombineerde heffingsregeling)	Vereist geen omzetting	Er wordt geen gecombineerde heffingsregeling toegepast.

Artikel 7 bis bis, vierde lid (effectbeoordeling van de gecombineerde heffingsregeling)	Vereist geen omzetting	Er wordt geen gecombineerde heffingsregeling toegepast.
Artikel 7 ter, eerste lid (infrastructuurheffing zware bedrijfsvoertuigen)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 ter, tweede lid (infrastructuurheffing zware bedrijfsvoertuigen)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 quater, eerste lid (externekostenheffing)	Vereist geen omzetting	Het gewest past reeds een externekostenheffing toe wegens luchtverontreiniging.
Artikel 7 quater, tweede lid (vaststelling tarief externekostenheffing door de lidstaat of een aangewezen instantie)	Vereist geen omzetting	Het gewest past reeds een externekostenheffing toe wegens luchtverontreiniging en stelt daarvan het tarief vast.
Artikel 7 quater, derde lid (mogelijke vrijstelling externekostenheffing voor voertuigen van historisch belang)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 quater bis, eerste lid (externekostenheffing voor luchtverontreiniging of geluidshinder houdt rekening met kosten wegnen waarvoor heffing wordt aangerekend)	Vereist geen omzetting	Het gewest past reeds een externekostenheffing toe voor de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging die werd aangemeld.
Artikel 7 quater bis, tweede lid (externekostenheffing voor luchtverontreiniging zware bedrijfsvoertuigen geldt niet voor voertuigen die aan de strengste euro-emissienormen voldoen vier jaar na invoering)	Vereist momenteel geen omzetting	Het gewest past reeds een externekostenheffing toe voor de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging terwijl momenteel geen dergelijke categorie voertuigen voorhanden is.
Artikel 7 quater bis, derde lid (verplichte externekostenheffing wegens luchtverontreiniging vanaf 25 maart 2026)	Vereist momenteel geen omzetting	Het gewest past reeds een externekostenheffing toe voor de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging.
Artikel 7 quater bis, vierde lid (mogelijke toepassing van externekostenheffing voor CO ₂ -emissies en luchtverontreiniging indien concessiegelden niet worden gedifferentieerd)	Vereist geen omzetting	Het gewest legt geen concessietolgeld op.
Artikel 7 quater ter, eerste lid (mogelijke toepassing van een hogere externekostenheffing voor CO ₂ -emissies dan de voorziene referentiewaarde)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.

Artikel 7 quater ter, tweede lid (mogelijke toepassing van een externekostenheffing voor bussen en touringcars)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 quater ter, derde lid (mogelijke combinatie van een externekostenheffing voor CO ₂ -emissies met een infrastructuurheffing gedifferentieerd volgens artikel 7 octies bis)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 quater ter, vierde lid (opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht van de Commissie
Artikel 7 quinquies (wetgevingsopdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht van de commissie
Artikel 7 quinquies bis, eerste lid (mogelijke invoering van een congestieheffing voor alle voertuigen)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 quinquies bis, tweede lid (toepassing objectieve criteria voor de congestieheffing)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 quinquies bis, derde lid (niet discriminerend karakter van de congestieheffing)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 quinquies bis, vierde lid (minimumeisen van de concessieheffing)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 quinquies bis, vijfde lid (monitoring en evaluatie van de congestieheffing door de lidstaten)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 sexies, eerste lid (berekening infrastructuurheffing voor zware bedrijfsvoertuigen)	Vereist geen omzetting	
Artikel 7 sexies, tweede lid (maximumtarief infrastructuurheffing bij concessietolgelden)	Vereist geen omzetting	Het gewest past geen concessietolgeld toe.
Artikel 7 septies, eerste lid (voorwaarden toeslag congestie en milieuschade op andere heffing)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 septies, tweede lid (mogelijke toeslag bij grensoverschrijdend project)	Vereist geen omzetting	Er is geen grensoverschrijdend project
Artikel 7 septies, derde lid (mogelijke toeslag in infrastructuurheffingen die volgens artikel 7 octies, octies bis of octies ter worden gedifferentieerd)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7 septies, vierde lid (opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 septies, vijfde lid (geen toeslag op trajecten met congestieheffing)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7 octies, eerste lid (differentiatie infrastructuurheffing wegens congestie,	Vereist voorlopig geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze

infrastructuurschade, optimalisatie infrastructuur of verkeersveiligheid)		bepaling voorlopig niet van toepassing is.
Artikel 7 octies, tweede lid (differentiatie infrastructuurheffing en gebruiksrechten op basis van CO2-emissies, van zodra differentiatie op basis van euro-emissieklasse wordt stopgezet)	Vereist voorlopig geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is.
Artikel 7 octies, derde lid (differentiatie beoogt niet extra inkomsten)	Vereist voorlopig geen omzetting	.
Artikel 7 octies bis, eerste lid (regels differentiatie infrastructuurheffing en gebruiksrechten op basis van CO2-emissieklassen)	Vereist voorlopig geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is.
Artikel 7 octies bis, tweede lid (de vaststelling van de CO2-emissieklassen)	Vereist voorlopig geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is.
Artikel 7 octies bis, derde lid (de toegelaten verlaagde heffingen volgens de CO2-emissieklassen van de voertuigen)	Vereist voorlopig geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is.
Artikel 7 octies bis, vierde lid (de differentiatie mag geen extra inkomsten beogen)	Vereist voorlopig geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is.
Artikel 7 octies bis, vijfde lid (geen verplichte differentiatie op basis van CO2-emissies indien een externekostenheffing op basis van CO2-emissies wordt toegepast)	Vereist voorlopig geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is.
Artikel 7 octies bis, zesde lid (mogelijke verlaagde tarieven voor voertuigen zonder CO2-emissies op bepaalde trajecten)	Vereist voorlopig geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is.
Artikel 7 octies bis, zevende lid (vaststelling uitvoeringshandelingen door de Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 octies bis, achtste lid (opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 octies bis, negende lid (opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht aan de Commissie
Artikel 7 octies bis, tiende lid (opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht aan de Commissie

Artikel 7 octies bis, elfde lid (geen verplichte toepassing van differentiatie heffingen op basis van CO2-emissies indien andere maatregel toepasselijk is)	Vereist momenteel geen omzetting	Er is momenteel nog geen sprake van een andere maatregel
Artikel 7 octies ter, eerste lid (differentiatie tolgelden en gebruiksrechten op basis van CO2-emissies van lichte voertuigen)	Vereist momenteel geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is.
Artikel 7 octies ter, tweede lid (differentiatie tolgelden en gebruiksrechten voor bestelwagens en minibussen op basis van milieuprestatie vanaf 1 januari 2026, voor zover technisch werkbaar)	Vereist momenteel geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is.
Artikel 7 octies ter, derde lid (mogelijkheid om rekening te houden met verbeterde milieuprestatie wegens rijden met alternatieve brandstoffen)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 octies ter, vierde lid (mogelijke maatregelen voor voertuigen van historisch belang)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 octies ter, vijfde lid (de differentiaties beogen geen extra inkomsten)	Vereist geen omzetting	Niet van toepassing
Artikel 7 nonies, eerste lid (kennisgevingplicht nieuwe tolregeling)	Vereist geen omzetting	Tolregeling is toepasselijk sedert 2016; Kennisgevingsplicht geldt enkel bij invoering nieuwe tolregeling.
Artikel 7 nonies, eerste lid bis, (inhoud kennisgeving nieuwe tolregeling)	Vereist geen omzetting	Is niet van toepassing
Artikel 7 nonies, derde lid (kennisgevingsplicht nieuwe of ingrijpend gewijzigde tolregeling met externekostenheffing of congestieheffing)	Vereist geen omzetting	Is niet van toepassing
Artikel 7 decies, tweede lid (kortingen of verlaging van de heffingen)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 decies, tweede lid bis (kortingen of verlagingen voor frequente gebruikers)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 decies, derde lid (mogelijkheid andere differentiatie voor grote projecten)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt.
Artikel 7 undecies, eerste lid (vrije verkeer zo min mogelijk belemmeren)	Vereist geen omzetting	De door het gewest ingevoerde tolregeling voldoet reeds aan de gestelde voorwaarden.
Artikel 7 undecies, tweede lid bis (hoogste tarief bij ontbreken voertuigdocumenten)	De eerste alinea vereist geen omzetting	De eerste alinea is reeds toepasselijk.

(weggebruikers moeten hun emissieklasse elektronisch kunnen doorgeven- (mogelijkheid om de weggebruikers toe te laten achteraf bewijs van emissieklasse door te geven)	De tweede alinea werd als zesde lid aan artikel 3.3.1.0.11, §1 VCF toegevoegd door artikel 15, 3° De derde alinea vereist geen omzetting	De verplichting opgelegd door de tweede alinea werd als zesde lid aan artikel 3.3.1.0.11, §1 VCF toegevoegd door artikel 15, 3° Van de mogelijkheid geboden door de derde alinea wordt geen gebruik gemaakt
Artikel 7 undecies, derde lid (vermeldingen op het ontvangstbewijs)	Vereist geen omzetting	Dit is al in de bestaande tolregelgeving voorzien.
Artikel 7 undecies, vierde lid (toepassing EETS-systeem om het vrije verkeer zo min mogelijk te belemmeren, als economisch haalbaar)	Vereist geen omzetting	De bestaande tolregeling is als EETS-systeem opgebouwd
Artikel 7 duodecies (mogelijkheid om adequate compensatie te verschaffen)	Vereist geen omzetting	Er wordt geen gebruik gemaakt van de mogelijke compensatie
Artikel 8, tweede lid (gemeenschappelijk geheven gebruikersrechten)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen (gemeenschappelijke) gebruiksrechten geheven.
Artikel 8, derde lid (uitstel toepassing bepaalde verplichtingen bij gemeenschappelijk systeem gebruiksrechten)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven.
Artikel 9, eerste lid bis (mogelijke andere heffingen)	Vereist geen omzetting	De bedoelde heffingen worden niet toegepast in de bestaande tolgebieden
Artikel 9 quater, derde lid (artikel 5 verordening 182/2011)	Vereist geen omzetting	Geldt voor de bepalingen met een opdracht voor de Commissie
Artikel 9 quinquies (bevoegdheid Commissie)	Vereist geen omzetting	Bevoegdheid van de Commissie
Artikel 9 sexies (bevoegdheden en opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Bevoegdheid van en opdracht aan de Commissie
Artikel 10 bis (indexatie)	Vereist geen omzetting	-
Artikel 11 (verslag)	Vereist geen omzetting	Betreft opdracht van de lidstaten om een verslag te maken
Artikel 2 van Richtlijn (EU) 2022/362 Wijzigingen van Richtlijn 1999/37/EG	Vereist geen omzetting	Wordt in uitvoeringsregelgeving uitgewerkt
Artikel 3 van Richtlijn (EU) 2022/362 Wijziging van Richtlijn (EU) 2019/520	Vereist geen omzetting in de regionale regelgeving	Betreft de uitwisseling van gegevens in het kader van geautomatiseerde zoekopdrachten tussen nationale contactpunten die

		onder de bevoegdheid van de federale bevoegdheid vallen
Artikel 4 van Richtlijn (EU) 2022/362 Omzetting	Vereist geen omzetting	-
Artikel 5 van Richtlijn (EU) 2022/362 Inwerkingtreding	Vereist geen omzetting	-
Artikel 6 van Richtlijn (EU) 2022/362 Adressaten	Vereist geen omzetting	-

Brussel, 1 maart 2024

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET



Voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013

Op voorstel van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken 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. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in een gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen.

Hoofdstuk 2. Wijzigingen van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband

Art. 3. In artikel 2 van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband worden de woorden “bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen” vervangen door de woorden “wegeninfrastructuur aan voertuigen”.

Art. 4. In artikel 3, tweede lid, 2°, van hetzelfde decreet worden de woorden “tolheffende instantie” vervangen door het woord “tolheffer”.

Art. 5. In artikel 4 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden de woorden "tolheffende instantie" telkens vervangen door het woord "tolheffer" en worden de woorden "de toelating te hebben gekregen" vervangen door de zinsnede "geaccrediteerd te zijn, met uitzondering van de hoofddienstaanbieder";

2° in paragraaf 2 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

"De tolheffer verleent, zonder onderscheid, de accreditatie, vermeld in paragraaf 1, aan de juridische entiteiten die de volgende drie voorwaarden vervullen:

- 1° ofwel, als ze in België gevestigd zijn, door Viapass geregistreerd zijn overeenkomstig artikel 19, § 3, 1°, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, ofwel in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte geregistreerd zijn;
- 2° de accreditatieprocedure succesvol hebben doorlopen;
- 3° met de tolheffer een overeenkomst hebben afgesloten die de algemene voorwaarden bevat, zoals bepaald in de tolgebiedsverklaring met betrekking tot de wegen die behoren tot het tolgebied van de tolheffer.";

3° in paragraaf 2, tweede lid, wordt het woord "tolgebiedsverklaring" vervangen door het woord "tolgebiedsverklaring" en wordt het woord "dienstverlener" vervangen door het woord "dienstaanbieder";

4° in paragraaf 2, derde lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in punt 1° wordt de zinsnede "een deel van het wegennet met inbegrip van structuren zoals een tunnel, een brug of een veerboot" vervangen door het woord "EETS-gebied";

b) in punt 1° worden de woorden "tolheffende instantie" vervangen door het woord "tolheffer";

c) punt 2° wordt vervangen door wat volgt:

"2° tolgebiedsverklaring: de EETS-gebiedsverklaring waarmee de tolheffer de algemene voorwaarden bepaalt, zoals onder andere de algemene voorwaarden, vermeld in artikel 13, tweede lid, van het decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en Bijlage II van de Uitvoeringsverordening 2020/204 waaraan de dienaarbieders moeten voldoen om toegang tot het tolgebied van de kilometerheffing te verkrijgen;"

Art. 6. In artikel 5 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "single service provider" vervangen door het woord "hoofddienstaanbieder";

2° het tweede lid wordt vervangen door wat volgt:

“In het eerste lid wordt verstaan onder hoofddienstaanbieder: de dienstaanbieder waarmee, na een beroep te hebben gedaan op de mededinging, een DBFMO-overeenkomst wordt gesloten voor de inning van de kilometerheffing, in uitvoering van de overeenkomst betreffende de realisatie van een gezamenlijke opdracht, gesloten tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en SOFICO.”.

Art. 7. In artikel 6 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, wordt in de inleidende zin het woord “dienstverlener” vervangen door de woorden “dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder” en wordt het woord “verstrekt” vervangen door het woord “verstrekken”;

2° in paragraaf 1, eerste lid, wordt punt 1° vervangen door wat volgt:

“1° het verschaffen aan de gebruiker van boordapparatuur, die moet beantwoorden aan de vereisten van de Europese verordeningen die genomen zijn ter uitvoering van de EETS-richtlijn, evenals de gebruiksaanwijzing ervan. De dienstaanbieder kan voor het gebruik van boordapparatuur van de gebruiker een waarborg verlangen die in redelijke verhouding staat tot de kostprijs van de boordapparatuur. De hoofddienstaanbieder is verplicht om die waarborg te eisen;”;

3° in paragraaf 1, eerste lid, worden in punt 2° de woorden “het verzenden” vervangen door de woorden “het instaan voor het verzenden” en worden de woorden “een daarvoor geschikte elektronische registratievoorziening” vervangen door de woorden “de boordapparatuur”;

4° in paragraaf 1, eerste lid, worden in punt 4°, de woorden “het Vlaamse Gewest van de aangifte” vervangen door de woorden “de tolheffer van de tolmelding”;

5° in paragraaf 1, eerste lid, wordt in punt 6°, b), het woord “dienstverlener” telkens vervangen door de woorden “dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;

6° in paragraaf 1, eerste lid, wordt in punt 7° het woord “ontvangstbewijs” vervangen door het woord “betalingsdocument”;

7° in paragraaf 1, derde lid, wordt het woord “verzendt” vervangen door het woord “verzenden” en wordt het woord “dienstverlener” vervangen door de woorden “dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;

8° in paragraaf 2, eerste lid, wordt het woord “dienstverlener” telkens vervangen door de woorden “dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder” en worden de woorden “elektronische registratievoorziening” telkens vervangen door het woord “boordapparatuur”;

9° in paragraaf 2, tweede lid, wordt tussen de woorden "het kentekennummer van het" en het woord "motorvoertuig" het woord "trekkend" ingevoegd.

Art. 8. In artikel 7 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt het woord "dienstverlener" telkens vervangen door de woorden "dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder" en worden de woorden "tolheffende instantie" vervangen door het woord "tolheffer";

2° in paragraaf 2 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

"De dienaarbieder en de hoofddienstaanbieder berekenen de kilometerheffing op basis van de gegevens die door de boordapparatuur worden verschaft, innen de verschuldigde heffing en storten die door aan de tolheffer.";

3° in paragraaf 2, tweede lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) het woord "dienstverlener" wordt telkens vervangen door de woorden "dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder";

b) het woord "tolheffende instantie" wordt telkens vervangen door het woord "tolheffer";

c) het woord "overeenkomst" wordt vervangen door het woord "dienstverleningsovereenkomst".

Art. 9. In artikel 8 van hetzelfde decreet wordt het woord "dienstverlener" vervangen door de woorden "dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder".

Art. 10. In artikel 9 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt:

"De dienaarbieder en de hoofddienstaanbieder sturen dagelijks een elektronische tolmelding aan de tolheffer.";

2° in het tweede lid wordt het woord "aangifteplicht" vervangen door het woord "tolmeldingsplicht".

Hoofdstuk 3. Wijzigingen van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013

Art. 11. In artikel 1.1.0.0.2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, het laatst gewijzigd bij het decreet van **XXX**, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt punt 7° /1 vervangen door wat volgt:

“7° /1 dienstaanbieder: elke juridische entiteit die door de tolheffer, vermeld in artikel 4, tweede lid, 2°, van het decreet Kilometerheffing geaccrediteerd is om in haar tolgebied, vermeld in artikel 4, § 2, derde lid, 1°, van het decreet Kilometerheffing, een dienst aan te bieden van inning van de kilometerheffing bij de gebruikers, en van afdracht aan de tolheffer, op basis van door boordapparatuur geregistreerde of verkregen gegevens;”;

2° in het eerste lid worden in punt 7° /2 de woorden “dienstverlener naar zijn keuze” vervangen door de woorden “dienstaanbieder naar zijn keuze of de hoofddienstaanbieder”;

3° in het eerste lid wordt punt 7° /3 vervangen door wat volgt:

“7° /3 boordapparatuur: alle hardware- of softwarecomponenten die aan boord van een voertuig zijn geïnstalleerd of worden meegenomen, en die worden gebruikt als onderdeel van de toldienst, om gegevens te verzamelen, op te slaan, te verwerken en vanop afstand te ontvangen of te verzenden;”;

4° in het vijfde lid wordt punt 1° vervangen door wat volgt:

“1° EURO-emissieklasse: de klasse gedefinieerd op basis van emissiegrenswaarden, zoals omschreven 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 wegeninfrastructuur aan voertuigen, met toevoeging van de klasse “minder vervuילend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen”;”;

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

“1° /1 gebruiker: de houder van het voertuig die een dienstverleningsovereenkomst heeft met een dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder;”;

6° in het vijfde lid worden in punt 2° de volgende wijzigingen aangebracht:

a) de zinsnede “dienstverlener, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, eerste lid, 7° /1,” wordt vervangen door de zinsnede “dienstaanbieder, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, eerste lid, 7° /1, of de hoofddienstaanbieder, vermeld in artikel 5, tweede lid, van het decreet Kilometerheffing”;

b) het woord “kan” wordt telkens vervangen door het woord “kunnen”;

c) de woorden “houder van het voertuig” worden vervangen door het woord “gebruiker”;

7° in het vijfde lid wordt een punt 4° /1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“4° /1 vervoer van goederen: het vervoer van elk goed dat op een voertuig kan worden geladen of afgeladen, met inbegrip van het vervoer van werktuigen en gereedschapsmachines en van werktuigvoertuigen, alsook het vervoer van elk

goed door die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuigvoertuigen, als ze worden gebruikt op een niet-geconcedeerde weg.”.

Art. 12. In artikel 2.4.2.0.1, § 1, tweede lid, van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 3 juli 2015, wordt het woord “motorvoertuig” vervangen door de woorden “trekkend voertuig”.

Art. 13. In artikel 2.4.4.0.3 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 3 juli 2015, wordt de zinsnede “1,5%” vervangen door de zinsnede “1%”.

Art. 14. Aan artikel 2.4.6.0.1. van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 3 juli 2015 en gewijzigd bij het decreet van 2 april 2021, wordt een paragraaf 6 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§6. Het vrijgestelde voertuig wordt opgenomen in een lijst met vrijgestelde voertuigen door de Vlaamse administratie. Die lijst wordt bijgehouden en bijgewerkt in overeenstemming met de geldende regels ter bescherming van de persoonsgegevens.”.

Art. 15. In artikel 3.3.1.0.11. van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 3 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord “dienstverlener” wordt telkens vervangen door de woorden “dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;

2° in paragraaf 1, tweede lid, worden tussen de woorden “alle voertuigdocumenten voorleggen die nodig zijn om” en de woorden “het kenteken” de zinsnede “de voertuigclassificatieparameters, vermeld in artikel 3, 35° van het decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer, waaronder” ingevoegd;

3° aan paragraaf 1 wordt een zesde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De houder van het voertuig heeft het recht heeft om, voorafgaand aan het gebruik van een weg, de emissieklasse van het voertuig elektronisch mee te delen.”;

4° er wordt een paragraaf 1/1 ingevoegd, die luidt als volgt:

“§1/1. De dienaarbieder en de hoofddienstaanbieder zijn ertoe gehouden om de juistheid van de door de houder van het voertuig voorgelegde voertuigdocumenten, alsook de elektronisch meegedeelde emissieklasse, zoals vermeld in §1, tweede lid, te controleren.”;

5° in paragraaf 2, eerste lid, worden de woorden “de houder van het voertuig” vervangen door de woorden “de gebruiker” en worden de woorden “elektronische registratievoorziening” telkens vervangen door het woord “boordapparatuur”;

6° in paragraaf 2 wordt het tweede lid vervangen door wat volgt:

“De dienaarbieder en de hoofddienstaanbieder vermelden de schorsing van de

uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst op de lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur en brengen de gebruiker en de Vlaamse administratie onmiddellijk op de hoogte van de schorsing van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst.”;

7° er wordt een paragraaf 3 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§3. De dienaarbieder en de hoofddienaarbieder stellen een lijst op van ongeldig verklaarde boordapparatuur die verband houdt met hun dienstverleningsovereenkomsten met de gebruikers, waaronder minstens de gebeurtenissen, vermeld in paragraaf 2, 1° tot en met 5°, en de schorsing van de dienstverleningsovereenkomst.

Ze werken die lijst bij en delen de bijgewerkte lijst minstens dagelijks mee aan de tolheffer.

De lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur wordt bijgehouden in overeenstemming met de geldende regels over de bescherming van persoonsgegevens.”.

Art. 16. In artikel 3.3.1.0.13 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 3 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, paragraaf 2, paragraaf 3, tweede lid, en paragraaf 4 worden de woorden “elektronische registratievoorziening” telkens vervangen door het woord “boordapparatuur”;

2° in paragraaf 3, eerste lid, wordt de zinsnede “de elektronische registratievoorziening,” vervangen door de woorden “enkel één boordapparatuur die geschikt is voor gebruik in het tolgebied geactiveerd is en”;

3° in paragraaf 3, tweede lid, worden de woorden “en de gebruiker ervan” vervangen door de woorden “en degene die deze gebruikt”;

4° in paragraaf 4, eerste lid en derde lid, wordt het woord “dienstverlener” vervangen door de woorden “dienaarbieder en de hoofddienaarbieder”.

Art. 17. In artikel 3.13.2.0.5 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 3 juli 2015 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt de zin “Het verslag van vaststelling vermeldt minstens de overtreding alsook de elementen die moeten toelaten de overtreder te identificeren” vervangen door de zin “Het proces-verbaal vermeldt minstens het bedrag van de administratieve boete, de aard, de datum en het uur van de gepleegde overtreding de verwijzing naar de artikelen die werden miskend, de aanduiding en het adres van de ambtenaar bij wie informatie over de inbreuk en de boete kan worden verkregen en het administratief beroep dat kan worden ingesteld samen met de termijn, alsook de elementen die moeten toelaten de houder of de bestuurder van het voertuig te identificeren.”;

2° in het tweede lid worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) het woord "overtreder" wordt vervangen door de woorden "houder van het voertuig of aan de bestuurder van het betrokken voertuig";

b) tussen het woord "afgeleverd" en het woord "binnen" wordt de zinsnede "in de taal van het kentekenbewijs, als dat beschikbaar is, en in ieder geval in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving van het voertuig" ingevoegd.

Art. 18. In artikel 3.18.0.0.1, §4/1, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij artikel 97 van het decreet van 22 december 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het vierde lid wordt in de tabel het woord "dienstverlener" telkens vervangen door de woorden "dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder";

2° in het vierde lid wordt in de tabel de woorden "elektronische registratievoorziening" telkens vervangen door het woord "boordapparatuur";

3° in het vierde lid wordt in de tabel het woord "boorddocumenten" vervangen door het woord "voertuigdocumenten".

Hoofdstuk 4. Inwerkingtreding

Art. 19. Artikel 11, 7°, en artikel 13 treden in werking op 1 juli 2024.

Brussel, ...

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN



LEX SPECIALIS – LUIK A



Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

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

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013.	
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
Ontvangst adviesvraag	20 november 2023	
Decretale opdracht	SERV-decreet 7 mei 2004 art. 20 (SAR-functie)	
Goedkeuring raad	4 december 2023	
Contactpersoon	Julien Matheys	jmatheys@serv.be



Mevrouw Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-Laan 20
B-1000 Brussel

Adviesvraag Lex Specialis – luik A

Mevrouw de minister

Op 20 november 2023 vroeg u de SERV om te adviseren over het Voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013.

De SERV besliste om niet in te gaan op deze adviesvraag.

Hoogachtend

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

Caroline Copers
voorzitter

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



WIJZIGING KILOMETERHEFFING

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

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

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet "Lex Specialis - luik A": voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013	
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
Ontvangst adviesvraag	20 november 2023	
Goedkeuring raad	15 december 2023	
Contactpersoon	Ann Wuyts	awuyts@serv.be



Mevrouw Lydia PEETERS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II laan 20
B-1000 Brussel

Voorontwerp van decreet "Lex Specialis - luik A" - Wijziging kilometerheffing

Mevrouw de minister

Op 20 november 2023 vroeg u de MORA om advies over het voorontwerp van decreet "Lex Specialis – luik A". Dit decreet voorziet wijzigingen aan de kilometerheffing voor vrachtwagens door het wijzigen van twee decreten.

De vele ad hoc-aanpassingen aan de kilometerheffing stemmen de MORA niet tevreden. Na het recente programmadecreet ligt er opnieuw een decreet voor dat een aantal wijzigingen aan de kilometerheffing voor vrachtwagens voorstelt. De raad benadrukt het belang om prijsinstrumenten in te bedden in een **overkoepelend mobiliteitsbeleid** dat rekening houdt met alle mobiliteitsdoelstellingen. De raad verwijst hierbij naar zijn recente advies over het programmadecreet BO 2024¹ en zijn memorandum 2024-2029² waarin zijn visie hierover is opgenomen.

Specifiek over het voorontwerp van decreet adviseert de MORA het volgende:

- **Zorg voor duidelijkheid door het gebruik van eenduidige definities.**
Het decreet past de definitie van "vervoer van goederen" aan. De raad benadrukt dat de kilometerheffing enkel geldig is voor voertuigen bedoeld of gebruikt, al dan niet uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen. Dat moet ook zo blijken uit de definitie. De raad vreest dat de gewijzigde definitie geen bijkomende duidelijkheid zal scheppen, onder meer door het gebruik van de niet gedefinieerde termen "werktuigen", "gereedschapsmachines" en "werktuig-voertuigen". Wanneer "werktuigen", "gereedschapsmachines" en "werktuig-voertuigen" door hun aard geen goederen kunnen vervoeren, dan moeten zij verder buiten het

¹ MORA (2023). Advies programmadecreet BO 2024. 20 oktober 2023
<https://www.serv.be/node/16143>

² MORA (2023). Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029. 16 juni 2023
<https://www.serv.be/node/15934>

toepassingsgebied vallen en dit moet ook duidelijk blijken uit de regelgevende tekst om betwistingen en rechtsonzekerheid te vermijden.

- **Grijp de kans om de problematiek van het havenintern verkeer en van de havenvoertuigen aan te pakken.** In zijn advies over het programmadecreet heeft de raad gewezen op de problematiek van het havenintern verkeer en van de havenvoertuigen als wegen in havengebieden opgenomen worden in het netwerk van de kilometerheffing. Dit decreet voorziet hiervoor geen oplossing. De MORA ervaart dit als een gemiste kans.
- **Garandeer de nauwkeurigheid van de meting.** Het decreet voorziet een wijziging van de correctiefactor voor het berekenen van de afgelegde afstand van voertuigen omdat de beschikbare apparatuur nauwkeuriger werkt. De MORA vraagt garanties voor de gebruikers dat de metingen ook effectief accurater zijn. Hij stelt daarom voor om de foutenmarge van maximaal 1% ook op te nemen in de voorwaarden van de dienstverleners.
- **Stop met ad hoc de kosten voor gebruikers te wijzigen.** De wijziging van de correctiefactor zal financiële consequenties hebben voor de gebruikers. De raad herhaalt zijn vraag om gebruikers voorspelbaarheid te geven op lange termijn voor de tariefaanpassingen, zodat bedrijven hiermee rekening kunnen houden in hun aankoop- en afschrijfpolitiek. De raad vraagt om maximaal één maal per jaar de tarieven of elementen die impact hebben op de kostprijs (netwerk, correctiefactor ...) te wijzigen.

De MORA is ervan overtuigd dat deze aanbevelingen het decreet werkbaarder zullen maken voor de gebruikers.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 75.168/3
van 9 februari 2024

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013’

Op 20 december 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 30 januari 2024. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Yves DEPOORTER, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Tina COEN, adjunct-auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 9 februari 2024.

*

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.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt ertoe het decreet van 3 juli 2015 ‘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’ (hierna: decreet Kilometerheffing) (artikelen 3 tot 10 van het voorontwerp) en de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 (artikelen 11 tot 18 van het voorontwerp) in overeenstemming te brengen met richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 ‘betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie’. Daartoe worden enkele terminologische aanpassingen aangebracht. Bij het decreet van 3 juni 2022 ‘over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer’ werd deze richtlijn reeds gedeeltelijk omgezet.

Er wordt ook voorzien in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 ‘tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen’, waardoor de houder van het voertuig het recht krijgt om, voorafgaand aan het gebruik van enige weg, de emissieklasse van het voertuig elektronisch mee te delen (artikel 15 van het voorontwerp).

Naast de omzetting van deze richtlijnen worden preciseringen aangebracht aan het decreet Kilometerheffing (artikel 8 van het voorontwerp), worden definities van *gebruiker* en *vervoer van goederen* toegevoegd aan de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 (artikel 11), worden in deze codex bijkomende verplichtingen aan dienaanbieders en hoofddienaanbieders opgelegd (artikel 15) en wordt de huidige correctiefactor van 1,5 procent in de formule voor de bepaling van het aan te rekenen aantal kilometers vervangen door 1 procent (artikel 13).

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

ALGEMENE OPMERKING

Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014

3.1. Op 31 januari 2014 werd tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een samenwerkingsakkoord ‘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’ gesloten. Dit samenwerkingsakkoord vormt het juridische raamwerk waarbinnen de drie gewesten elk afzonderlijk de eigen variant van de kilometerheffing vorm hebben gegeven. Het Vlaamse Gewest gaf hieraan gevolg met het decreet Kilometerheffing en de invoering van enkele bepalingen in de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013.

3.2. Dit initiële samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 werd op enkele punten gewijzigd bij samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 (en als gevolg ervan ook de bijhorende gewestelijke regelingen), zoals de definities van *voertuig* (artikel 1, 18°, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zoals gewijzigd bij artikel 1 van het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015) en *houder van het voertuig* (artikel 4, § 3, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zoals gewijzigd bij artikel 2 van het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015), en de *tariefmethodologie voor de kilometerheffing* als retributie (artikel 6 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zoals gewijzigd bij artikel 4 van het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015) of als belasting (artikel 7 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zoals gewijzigd bij artikel 5 van het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015).²

² De kilometerheffing is in het Waalse Gewest en in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een retributie (artikel 6 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014), terwijl deze in het Vlaamse Gewest een belasting is (artikel 7 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014).

Artikel 7 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zoals gewijzigd door artikel 5 van het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015, en van toepassing op het Vlaamse Gewest, bepaalt:

“Tariefmethodologie voor de kilometerheffing als belasting.

§ 1. Het tarief van de kilometerheffing wordt vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van de Tolrichtlijn.

§ 2. De kilometerheffing wordt (...) vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule :

$\sum zTZ \times KZ$

waarbij :

1° TZ = het tarief van toepassing in een bepaalde tariefzone voor kilometers afgelegd in een welbepaalde rijrichting, op een welbepaald moment, uitgedrukt in eurocent/ kilometer;

2° KZ = het aan te rekenen aantal kilometers afgelegd in elk dezer tariefzones, dat wordt vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule :

$KZ = KM \times (100 \% - Corr)$

met daarbij :

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° Corr = een correctiefactor met waarde 1,5 % die compenseert voor een eventueel onnauwkeurige registratie;

3° z = de onderscheiden tariefzones zoals gedefinieerd in artikel 1, 20°;

Gezien het tarief TZ mogelijk kan variëren in de tijd en per rijrichting zal KZ voor elke tijdens het gebruik van het betreffend wegsegment voorgekomen waarde van TZ afzonderlijk worden berekend.

Naargelang de technologische vooruitgang, kan de waarde van de correctiefactor, vermeld in deze paragraaf, worden gewijzigd bij een uitvoerend samenwerkingsakkoord als vermeld in artikel 92bis, § 1, derde lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

De tariefmethodologie laat de gewesten vrij het toepasselijke *tarief* vast te stellen in overeenstemming met de bepalingen van de tolrichtlijn³ (artikelen 6, § 1, en 7, § 1, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, zoals gewijzigd bij de artikelen 4 en 5 van het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015), maar de methode regelt wel de berekeningsformule op grond waarvan de kilometerheffing wordt vastgesteld. Daarin wordt onder meer een *correctiefactor* met waarde 1,5 procent vastgelegd, die een eventueel onnauwkeurige registratie bij het aantal aan te rekenen kilometers compenseert.

3.3. Op 24 maart 2016 werd een aanvullend samenwerkingsakkoord gesloten tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ‘houdende oprichting van een bemiddelende instantie in het kader van de elektronische tolheffingssystemen op het grondgebied van de drie gewesten’.

4.1. Niettegenstaande het voorliggende voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ook *inhoudelijke* wijzigingen aan de regeling van de kilometerheffing beoogt, zoals de waarde van de correctiefactor, preciseringen, nieuwe definities en verplichtingen, is het luidens de memorie van toelichting niet de bedoeling om ook het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 aan te passen:

“Zoals dit ook het geval was bij de regionale omzetting van de richtlijn (EU) 2019/520, werden de ontwerpdecreten en -ordonnantie tot wijziging van de decreten en ordonnantie kilometerheffing opgesteld in nauw overleg met vertegenwoordigers van ieder gewest. Om de implementatie zo spoedig als mogelijk te kunnen realiseren, werd deze voorgaande coördinatie tussen de gewesten niet geformaliseerd in een nieuw samenwerkingsakkoord.”

De vraag rijst of het Vlaamse Gewest met dit voorontwerp eenzijdig kan optreden. Daartoe worden de volgende ontworpen wijzigingen onder de loep genomen.

4.2. Zo verlaagt het voorontwerp voor de toepassing van de tariefmethodologie⁴ de in artikel 7, § 2, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 overeengekomen en hierboven in opmerking 3.2 toegelichte *waarde van de correctiefactor* van 1,5 procent tot 1 procent (ontworpen artikel 2.4.4.0.3, 2°, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 – artikel 13 van het voorontwerp).

(...). ”

³ Dat was toen 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’.

⁴ Zie hoger voetnoot 2. Overeenkomstig is artikel 6, § 2, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 van toepassing op retributies.

Artikel 7, § 2, derde lid, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 bepaalt hieromtrent nochtans: “Naargelang de technologische vooruitgang, kan *de waarde van de correctiefactor*, vermeld in deze paragraaf, worden *gewijzigd bij een uitvoerend samenwerkingsakkoord* als vermeld in artikel 92bis, § 1, derde lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.”

Dit artikel in het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 voorziet aldus uitdrukkelijk in een delegatie bij uitvoerend samenwerkingsakkoord. De ontworpen wijziging aan artikel 2.4.4.0.3, 2°, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 (artikel 13 van het voorontwerp) kan bijgevolg enkel doorgang vinden nadat een uitvoerend samenwerkingsakkoord is gesloten.

4.3. Daarnaast brengt het voorontwerp enkele preciseringen aan het decreet Kilometerheffing aan en voegt het enkele definities en verplichtingen in in de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013.

4.3.1. Luidens de memorie van toelichting past artikel 8, 1°, van het voorontwerp hoofdzakelijk terminologie aan in het decreet Kilometerheffing. Zo wordt door dit artikel het begrip *dienstverlener* vervangen door de woorden *dienstaanbieder* en *de hoofddienstaanbieder* in het ontworpen artikel 7, § 1, van het decreet Kilometerheffing.

Evenwel vervangt artikel 8, 2°, van het voorontwerp ook het thans geldende artikel 7, § 2, eerste lid, van het decreet Kilometerheffing⁵ *inhoudelijk* als volgt: “De *dienstaanbieder* en *de hoofddienstaanbieder* berekenen de kilometerheffing op basis van de gegevens die door de boordapparatuur worden verschaft, innen de verschuldigde heffing en storten die door aan de tolheffer.” Naar luid van de memorie van toelichting is dit een *precisering* die wordt *toegevoegd*, namelijk “dat de dienaarbieder en de hoofddienstaanbieder verplicht zijn (zoals momenteel in het kader van de kilometerheffing in feite al het geval is) om de kilometerheffing te berekenen op basis van de gegevens die door de boordapparatuur worden verschaft en deze te innen en door te storten aan de tolheffer”. De memorie van toelichting verwijst hieromtrent ook naar de definitie van een *dienstaanbieder* zoals omschreven in het ontworpen artikel 1.1.0.0.2, eerste lid, 7° /1, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013: “dienstaanbieder: elke juridische entiteit die door de tolheffer, vermeld in artikel 4, tweede lid, 2°, van het decreet Kilometerheffing geaccrediteerd is om in haar tolgebied, vermeld in artikel 4, § 2, derde lid, 1°, van het decreet Kilometerheffing, een dienst aan te bieden van inning van de kilometerheffing bij de gebruikers, en van afdracht aan de tolheffer, op basis van door boordapparatuur geregistreerde of verkregen gegevens” (artikel 11, 1°, van het voorontwerp).

Ook in het ontworpen artikel 3.3.1.0.11 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 wordt het begrip *dienstverlener* vervangen door de woorden *dienstaanbieder* en *de hoofddienstaanbieder* die beiden de verplichting hebben om met de houders van voertuigen een dienstverleningsovereenkomst te sluiten (artikel 15, 1°, van het voorontwerp). Luidens de memorie van toelichting wordt aan hen “uitdrukkelijk een aantal bijkomende verplichtingen opgelegd”,

⁵ Artikel 7, § 2, eerste lid, van het decreet Kilometerheffing luidt thans: “De dienstverlener stort de door de houder verschuldigde heffing aan de tolheffende instantie.”

zoals bepaald in het ontworpen artikel 3.3.1.0.11, §§ 1/1, 2, tweede lid, en 3, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 (artikel 15, 4°, 6° en 7°, van het voorontwerp). Aan de gemachtigde werd gevraagd of de bijkomende verplichtingen hun oorsprong vinden in een richtlijn. Hierop antwoordde hij:

“De bijkomende verplichting ingevoegd door artikel 15, 4°, van het voorontwerp (invoeging paragraaf 1/1 in artikel 3.3.1.0.11 Vlaamse Codex Fiscaliteit) vindt haar oorsprong niet in de gewijzigde richtlijn 1999/62.

Deze bepaling is noodzakelijk om er voor te zorgen dat dienstverleners de gegevens van hun klanten of de houders van voertuigen correct registreren zodat de verschuldigde kilometerheffing op basis van de juiste parameters berekend kan worden en dus het juiste belastingbedrag betaald wordt. Op vandaag stelt de Vlaamse Belastingdienst op basis van het controlesysteem van de kilometerheffing door middel van camera's regelmatig vast dat een aantal dienstverleners dit nalaten, wat voor de houder van het voertuig echter resulteert in (een) boete(s) categorie D zolang de dienstverlener de parameters niet correct registreert.

De bijkomende verplichting door de invoeging van paragraaf 1/1 in artikel 3.3.1.0.11 in de VCF, legt de dienstverleners decretaal de verplichting en de verantwoordelijkheid op om te controleren of de parameters op basis waarvan de kilometerheffing berekend wordt in overeenstemming zijn met de geregistreerde gegevens uit de voertuigdocumenten.”

Thans zijn zowel de definitie van *dienstverlener* als diens taken vastgelegd in de artikelen 1, 8°, en 5 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014. De ontworpen – inhoudelijke – precisering die wordt toegevoegd aan de definitie van *dienstaanbieder* wordt aldus eenzijdig bij decreet geregeld, en niet bij samenwerkingsakkoord.

De stellers van het voorontwerp kunnen eenzijdig bij decreet maatregelen treffen die in het verlengde liggen van wat bij samenwerkingsakkoord is overeengekomen. Niettemin staan het eenzijdig inhoudelijk preciseren van begrippen die bij samenwerkingsakkoord zijn geïntroduceerd, én het opleggen van bijkomende verplichtingen, op gespannen voet met het algemeen rechtsbeginsel *pacta sunt servanda*, dat volgens de algemene vergadering van de Raad van State, afdeling Wetgeving, ook van toepassing is op samenwerkingsakkoorden.⁶ De gevolgde werkwijze mag er niet toe leiden dat de Vlaamse decreetgever het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 zou omzeilen of uithollen door in de ontworpen regeling af te wijken van de inhoud ervan.

4.3.2. Een ander voorbeeld van een eenzijdige inhoudelijke precisering is het volgende. Artikel 1, 18°, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 omschrijft het begrip *voertuig* als “een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen, bedoeld of gebruikt, al dan niet uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen en waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt”. Met het ontworpen artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 4° /1, van de Vlaamse

⁶ Adv. RvS 52.324/AG/4 en 52.325/AG/4 van 8 en 14 januari 2013 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 11 april 2014 ‘houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 21 november 2013 tussen het Waalse Gewest en de Franse Gemeenschap betreffende de artikelen 42 en 44 van de Internationale Conventie inzake de rechten van het kind’, *Parl.St.* W. Parl. 2013-14, nr. 1024/1, 7, opmerking 8.1 (52.324/AG/4) en een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 27 februari 2014 ‘tot instemming met het samenwerkingsakkoord tussen het Waalse Gewest en de Franse Gemeenschap betreffende de artikelen 42 en 44 van het Internationaal Verdrag inzake de rechten van het kind, gesloten op 21 november 2013’, *Parl.St.* Parl. Fr. Gem. 2013-14, nr. 607/1, 16, opmerking 8.1 (52.325/AG/4).

Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 wordt nu in deze codex een definitie van het begrip *vervoer van goederen* voor het eerst ingevoegd: “vervoer van goederen: het vervoer van elk goed *dat op een voertuig kan worden geladen of afgeladen, met inbegrip van* het vervoer van werktuigen en gereedschapsmachines en van werktuigvoertuigen, alsook het vervoer van elk goed door die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuigvoertuigen, als ze worden gebruikt op een niet-geconcedeerde weg” (artikel 11, 7°, van het voorontwerp).

Luidens de memorie van toelichting is deze definitie “toegevoegd ter verduidelijking van het toepassingsgebied van de kilometerheffing”:

“Er is immers betwisting gerezen over de onderworpenheid aan de kilometerheffing wanneer werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen (bijvoorbeeld mobiele kranen, verreikers, hoogtewerkers, grondzuigmachines) worden vervoerd, door voertuigen, waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt. (...) Hetzelfde geldt overigens voor allerlei soorten afval, grond en afbraakmaterialen die bijvoorbeeld ook als goederen worden beschouwd.

Voorts is er betwisting gerezen over de onderworpenheid aan de kilometerheffing van de vermelde werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen, wanneer zij op de (openbare) weg (een niet-geconcedeerde weg van het Vlaamse Gewest) rijden. In dat geval zijn die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen, wel voertuigen in de zin van artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 6° VCF en bijgevolg aan de kilometerheffing onderworpen. Of zij al dan niet voor het vervoer van goederen (bijvoorbeeld afvalstoffen, grond, of afbraakmaterialen) gebruikt worden, is niet relevant. Het volstaat dat die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen daartoe bestemd zijn of bedoeld zijn om aan de kilometerheffing onderworpen te zijn.”

Aan de gemachtigde werd gevraagd of deze eenzijdige verduidelijking in overeenstemming is met het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 en of in de andere gewesten vergelijkbare initiatieven zijn genomen. De gemachtigde antwoordde hierop het volgende:

“Het samenwerkingsakkoord en ook de bestaande decreten en ordonnantie kilometerheffing voorzien niet in een definitie of een omschrijving van het begrip vervoer van goederen.

Aangezien er in de gewesten betwisting is gerezen over de toepassing van de kilometerheffing op voertuigen die goederen vervoeren hebben de gewesten gezamenlijk beslist om het ‘vervoer van goederen’ te preciseren zoals in de voorgestelde definitie is gebeurd en om zo betwistingen in de toekomst te vermijden.

Vaak werd de toepasselijkheid van de kilometerheffing betwist omdat heffingplichtigen die bijvoorbeeld afvalstoffen, grond, cement in een cementmolen, of werktuigen vervoeren van oordeel zijn dat zij geen ‘goederen’ vervoeren.

Daarom wordt nu in een definitie van ‘vervoer van goederen’ gepreciseerd dat hiermee het vervoer wordt beoogd van elk goed dat op een voertuig kan worden geladen of afgeladen, met inbegrip van het vervoer van werktuigen en gereedschapsmachines en van werktuig-voertuigen alsook het vervoer van elk goed door die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuigvoertuigen, wanneer zij worden gebruikt op een niet-geconcedeerde weg.

De huidige versie van het voorontwerp van ordonnantie van de Lex Specialis van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vindt u terug in bijlage. Het Waalse ontwerp van dit decreet zou in opmaak zijn.”

Het komt de Raad van State voor dat op deze manier de Vlaamse decreetgever eenzijdig verder invulling geeft aan het begrip *voertuig* dat in het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 is omschreven. Meer nog, in dit samenwerkingsakkoord ontbreekt een dergelijke definitie van *vervoer van goederen* zelfs volledig, terwijl het ook niet de bedoeling is om het samenwerkingsakkoord aan te passen.

Door deze werkwijze is het bovendien denkbaar dat er onduidelijkheid en dus rechtsonzekerheid ontstaat over de verhouding van de in artikel 9 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 overeengekomen *vrijstelling* van de kilometerheffing voor “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” (huidig artikel 2.4.6.0.1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit) tot deze nieuw ontworpen definitie van *vervoer van goederen* die niet eens in artikel 1 van het samenwerkingsakkoord staat vermeld of zal worden vermeld. Bevroegd over de verhouding tot deze vrijstelling, antwoordde de gemachtigde als volgt:

“De regelgeving kilometerheffing voorziet in het recht voor bepaalde voertuigen om op aanvraag een vrijstelling van de kilometerheffing te bekomen (zie hierna).

Artikel 2.4.6.0.1 van de VCF werd daartoe door artikel 23 van het decreet van 3 juli 2015 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.’

Voertuigen van meer dan 3,5 ton die aan de hiervoor bepaalde voorwaarden voldoen en die beantwoorden aan de vereiste aard en het daaraan gekoppelde gebruik komen in aanmerking voor een vrijstelling van de kilometerheffing, indien die wordt aangevraagd zoals in de regelgeving is bepaald en vanaf het tijdstip dat daarin is voorzien. Dit betekent bijvoorbeeld dat zij (1) de aard moeten hebben van een landbouw-, tuinbouw- of

bosbouwvoertuig, (...) (2) slechts in beperkte mate worden gebruikt op de openbare weg in België en (3) uitsluitend worden gebruikt voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden. Dat geldt ook wanneer die voertuigen werktuigen en gereedschapsmachines vervoeren en wanneer zij als werktuig-voertuigen kunnen worden beschouwd.

De toevoeging van het begrip ‘vervoer van goederen’ komt er ingevolge betwistingen die over de onderworpenheid aan de kilometerheffing of het toepassingsgebied gerezen zijn met betrekking tot de in de memorie van toelichting vermelde voertuigen en de doelstelling van de kilometerheffing zouden ondergraven. Dit zijn niet de voertuigen voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden. Hun vrijstelling wordt behouden. Het voorontwerp van decreet verandert hier niets aan.”

Deze toelichting is allerm minst verhelderend. De vraag rijst dan ook of de invoeging van een definitie van het begrip *vervoer van goederen* in de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 werkelijk tot een “verduidelijking van het toepassingsgebied van de kilometerheffing” leidt, en waarom dit eenzijdig en niet bij samenwerkingsakkoord gebeurt. De bedoeling van de stellers van het voorontwerp is immers wel degelijk een inhoudelijke verduidelijking te geven. Het komt de Raad van State zelfs voor dat, als reactie op het voorkomen van specifieke betwistingen uit het verleden, er dreigt te worden geraakt aan de draagwijdte van het toepassingsgebied, waardoor dan weer onduidelijkheid en rechtsonzekerheid ontstaat ten opzichte van de vrijstelling voor landbouw-, tuinbouw- en bosbouwvoertuigen, zoals wél opgenomen in het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014.

Zoals hierboven in opmerking 4.3.1 vermeld, kan de Vlaamse decreetgever eenzijdig bij decreet maatregelen treffen die in het verlengde liggen van wat bij samenwerkingsakkoord is overeengekomen. Niettemin staat het eenzijdig inhoudelijk verduidelijken van begrippen die bij samenwerkingsakkoord zijn geïntroduceerd op gespannen voet met het voormelde algemeen rechtsbeginsel *pacta sunt servanda*. De gevolgde werkwijze mag er niet toe leiden dat de Vlaamse decreetgever het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 zou omzeilen of uithollen door in de ontworpen regeling af te wijken van de inhoud ervan.

4.3.3. Voorts moet erop worden gewezen dat de terminologie van het decreet Kilometerheffing en de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 thans volledig is afgestemd op het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014. Die afstemming zal door het voorontwerp worden doorbroken. Zo zal in het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 bijvoorbeeld nog steeds sprake zijn van *elektronische registratievoorziening* en *single service provider*, terwijl deze begrippen volgens het voorontwerp in de Vlaamse regelgeving zullen worden vervangen door *boordapparatuur* en *hoofddienstaanbieder*, wegens afstemming met de terminologie van richtlijn (EU) 2019/520.

4.4. In het licht van wat voorafgaat, acht de Raad van State het ter wille van de coherentie van de regeling inzake de kilometerheffing ten zeerste aanbevolen om ofwel een nieuw samenwerkingsakkoord af te sluiten tussen de drie gewesten, ofwel het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 te actualiseren. Bovendien dient hier te worden herinnerd aan de verplichting van het sluiten van een uitvoerend samenwerkingsakkoord met betrekking tot de verlaging van de correctiefactor (opmerking 4.2).

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

5. Gevraagd om, ter aanvulling op de eerder meegedeelde omzettingstabel, per artikel van het voorontwerp aan te geven welke bepaling van welke richtlijn er desgevallend door wordt omgezet, antwoordde de gemachtigde als volgt:

“Dit voorontwerp van decreet voorziet, zoals in de memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet vermeld, slechts in een gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen.

Die omzetting is momenteel beperkt tot één bepaling van richtlijn (EU) 2022/362.

De bijgevoegde omzettingstabel (VR 2023 1711 DOC. 1531/4) heeft als bedoeling te preciseren voor elke bepaling van die richtlijn (of meer in het bijzonder van de gewijzigde bepaling van de gewijzigde richtlijn 1999/62/EG, ook de ‘herziene Tolrichtlijn’ genoemd) of omzetting op dit ogenblik vereist is en waarom wel of niet.

Voor wat betreft artikel 7 undecies tweede lid bis, tweede alinea, van de herziene Tolrichtlijn werd gepreciseerd dat een omzetting vereist is en dat dit gebeurd is door een toevoeging aan artikel 12§2 eerste lid (in fine).

Dit blijkt een foutieve verwijzing, aangezien het in het voorontwerp van decreet gaat over artikel 15, 3° dat de houder van het voertuig het recht geeft om, voorafgaand aan het gebruik van enige weg, de emissieklasse van het voertuig ‘elektronisch’ mee te delen. Deze foutieve verwijzing in de omzettingstabel berust op een vergissing en zal rechtgezet worden.

Aldus werd bij Artikel 15 van het voorontwerp artikel 3.3.1.0.11 VCF aangepast en in overeenstemming gebracht met het nieuwe artikel 7 undecies 2bis van de herziene richtlijn 1999/62/EG. Aan paragraaf 1 van het artikel 3.3.1.0.11 VCF wordt een nieuw lid toegevoegd dat de houder van het voertuig het recht geeft om, voorafgaand aan het gebruik van enige weg, de emissieklasse van het voertuig elektronisch mee te delen (zie ook de toelichting in de Memorie van Toelichting bij Artikel 15).

De omzettingstabel zal als volgt gecorrigeerd worden:

ARTIKEL, LID, OF ONDERDEEL RICHTLIJN (EU) 2022/362	OMZETTINGSBEPALING	TOELICHTING
Artikel 7 <i>undecies</i> , tweede lid bis (hoogste tarief bij ontbreken voertuigdocumenten)	De eerste alinea vereist geen omzetting	De eerste alinea is reeds toepasselijk.
(weggebruikers moeten hun emissieklasse elektronisch kunnen doorgeven)	De tweede alinea werd als zesde lid aan artikel 3.3.1.0.11, §1 VCF toegevoegd aan artikel 12 § 2	De verplichting opgelegd door de tweede alinea werd als zesde lid aan artikel 3.3.1.0.11, §1 VCF toegevoegd aan

	eerste lid (in fine) door artikel 15, 3°.	artikel 12 § 2 eerste lid (in fine) door artikel 15, 3°.
(mogelijkheid om de weggebruikers toe te laten achteraf bewijs van emissieklasse door te geven)	De derde alinea vereist geen omzetting	Van de mogelijkheid geboden door de derde alinea wordt geen gebruik gemaakt

En:

“Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (ook de ‘EETS-richtlijn’ genoemd) werd gedeeltelijk omgezet bij decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer (BS van 12 juli 2022).

Zie hiervoor ook de verstrekte verduidelijking in de Memorie van Toelichting (pag.1) bij het (ontwerp van) decreet VR 2022 2204 DOC.0426/3 <https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/document-view/625FB16C1C4A193816C2F04B>).

U kan deze teksten ook terugvinden in de parlementaire stukken: <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1834708>.

De vermelde Richtlijn behoeft geen nieuwe omzetting met het nu voorgelegde voorontwerp van decreet (tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013).

Bij het ontwerp van decreet over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer werd een gedetailleerde omzettingstabel gevoegd (zie VR 2022 2204 DOC.0426/4 <https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/document-view/625FB16C1C4A193816C2F04C>).

Deze tabel is eveneens raadpleegbaar als een onderdeel van het parlementaire document 1254 (2021-2022) – Nr. 1 : <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1834708> (op pag. 37 e.v.).

Om die reden werd overigens gepreciseerd dat het nu voorgelegde voorontwerp van decreet (tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013) de aanpassing beoogt van een aantal bepalingen ‘ingevolge de omzetting van de richtlijn 2019/520’ van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (richtlijn (EU) 2019/520, ook EETS-richtlijn genoemd) in de regionale wetgeving bij decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer.

Naar aanleiding daarvan werden voornamelijk daar waar nodig enkele begrippen van de bestaande regelgeving kilometerheffing vervangen of aangepast en werd waar nodig

en ter verduidelijking het verband gelegd met enkele begrippen die in de EETS-richtlijn en het decreet van 3 juni 2022 worden gebruikt. Voor wat richtlijn (EU) 2019/520 betreft verwijzen we naar het antwoord hierna onder 1 b.”

Volgens de gemachtigde betreft het voorontwerp aldus geen omzetting van richtlijn (EU) 2019/520, omdat het slechts om terminologische aanpassingen gaat ter aanvulling van de eerdere omzetting van die richtlijn. Dit staat er nochtans niet aan in de weg dat het wel degelijk om aanpassingen gaat die tot omzetting van richtlijn (EU) 2019/520 strekken.

De ontworpen regeling voorziet dan ook in de gedeeltelijke omzetting ervan, waardoor artikel 2 van het voorontwerp moet worden aangevuld met een verwijzing naar richtlijn (EU) 2019/520.⁷

Artikel 5

6. In artikel 5, 4°, c), van het voorontwerp moeten de woorden “Uitvoeringsverordening 2020/204” worden vervangen door de woorden “Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204 van de Commissie van 28 november 2019 inzake gedetailleerde verplichtingen van aanbieders van de Europese elektronische tolheffingsdienst, de minimuminhoud van de gebiedsverklaring van de Europese elektronische tolheffingsdienst, elektronische interfaces en eisen voor interoperabiliteitsonderdelen, en tot intrekking van Beschikking 2009/750/EG”.

Artikel 7

7. Met het voorstel van de gemachtigde om artikel 7, 6°, van het voorontwerp, berustend op een vergissing, weg te laten, kan worden ingestemd.

Artikelen 7, 8, 9 en 15

8. In het decreet Kilometerheffing en de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 wordt het begrip *dienstverlener* systematisch vervangen door de begrippen *dienstaanbieder* en *hoofddienstaanbieder*. In diverse artikelen van het decreet Kilometerheffing (zoals het ontworpen artikel 6, § 2, eerste lid, 8° – artikel 7 van het voorontwerp, het ontworpen artikel 7 – artikel 8 van het voorontwerp, en het ontworpen artikel 8 – artikel 9 van het voorontwerp) en de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 (zoals het ontworpen artikel 3.3.1.0.11 – artikel 15 van het voorontwerp) moet de werkwoordsvorm nog worden aangepast aan het meervoudig geworden onderwerp.⁸

⁷ Zie de omzendbrief betreffende de wetgevingstechniek VR 2019/4, aanwijzing 148.

⁸ Deze opmerking is van toepassing indien inhoudelijk zowel de dienaar aanbieder als de hoofddienstaanbieder worden bedoeld. Zie opmerking 11 in dit advies.

Artikel 11

9. Het ontworpen artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, 4° /1, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 voegt het begrip *vervoer van goederen* toe (zie opmerking 4.3.2). Aangezien deze toevoeging luidens de memorie van toelichting moet worden beschouwd als “een verduidelijking van het toepassingsgebied van de kilometerheffing”, waarvoor thans moet worden verwezen naar het begrip *voertuig*, zoals omschreven in artikel 1, 18°, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, is het ter wille van de duidelijkheid en coherentie van de regeling raadzaam om de terminologie uit de definitie van *voertuig* te hanteren. Zo kan er worden gesproken over het “vervoer *over de weg* van goederen” in de plaats van het “vervoer van goederen”.

Artikel 17

10. In het ontworpen artikel 3.13.2.0.5, eerste lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 wordt de tweede zin “Het verslag van vaststelling vermeldt minstens de overtreding alsook de elementen die moeten toelaten de overtreder te identificeren” vervangen door “Het *proces-verbaal* vermeldt minstens het bedrag van de administratieve boete, de aard, *de datum en het uur van de gepleegde overtreding* de verwijzing naar de artikelen die werden miskend, de aanduiding en het adres van de ambtenaar bij wie informatie over de inbreuk en de boete kan worden verkregen en het administratief beroep dat kan worden ingesteld samen met de termijn, alsook de elementen die moeten toelaten *de houder of de bestuurder van het voertuig* te identificeren”.

Voorts bepaalt het ontworpen artikel 3.13.2.0.5, tweede lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 dat de *overtreder* wordt vervangen door de *houder van het voertuig of aan de bestuurder van het betrokken voertuig*, en wordt de volgende zinsnede ingevoegd: “in de taal van het kentekenbewijs, als dat beschikbaar is, en in ieder geval in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving van het voertuig”.

Hieromtrent kunnen de volgende twee opmerkingen worden gemaakt.

10.1. Luidens de memorie van toelichting strekt artikel 17 van het voorontwerp tot aanpassing van artikel 3.13.2.0.5 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 aan de eisen die artikel 24, lid 2 en 3, van richtlijn (EU) 2019/520 oplegt op het vlak van de verplichte informatie die in geval van niet-betaling van de wegentol aan de gebeurlijke houder of bestuurder van het voertuig moet worden megedeeld.

Het toepassingsgebied van het huidige artikel 3.13.2.0.5 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 is evenwel veel ruimer dan de kilometerheffing alleen en viseert namelijk ook overtredingen van de andere belastingen vervat in deze codex, zoals bijvoorbeeld de verkeersbelasting, de leegstandsheffing bedrijfsruimten of de belasting op de spelen en weddenschappen. Het huidige artikel 3.13.2.0.5 is immers ondergebracht in “Titel 3. Inning en invordering”, “Hoofdstuk 13. Onderzoek en controle”, “Afdeling 2. Controle ter plaatse”. De ontworpen regeling verandert niets aan die plaats in de codex, maar verwijst wel voor alle erin

vervatte belastingen naar niet erop van toepassing zijnde begrippen zoals *het proces-verbaal, de datum en het uur van de gepleegde overtreiding, de houder of de bestuurder van het voertuig en de taal van het kentekenbewijs of een officiële taal van de lidstaat van inschrijving van het voertuig*. Dit klopt niet.

Het verdient aanbeveling om te voorzien in een afzonderlijke regeling door bijvoorbeeld een nieuwe alinea met een duidelijk afgebakend toepassingsgebied voor de kilometerheffing in te voegen in artikel 3.13.2.0.5 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013.

10.2. Daarnaast dient ten opzichte van de nieuw ontworpen taalvereisten te worden gewezen op advies 70.994/3 van 30 maart 2022 van de Raad van State, afdeling Wetgeving, waarin het volgende is opgemerkt:⁹

“17. Artikel 31, zesde lid, van het voorontwerp, dat de omzetting vormt van artikel 24, lid 3, van richtlijn (EU) 2019/520, bepaalt dat de kennisgeving met betrekking tot het instellen van een afhandelingsprocedure bedoeld in artikel 31, vierde lid, ‘met het oog op de eerbiediging van de grondrechten, [wordt] verstuurd in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig, voor zover dat beschikbaar is, of in één van de officiële talen van de lidstaat van inschrijving van het voertuig’. De gemachtigde verklaarde in dat verband dat die bepaling, in overeenstemming met de richtlijn, enkel van toepassing is op afhandelingsprocedures waarbij meer dan één lidstaat is betrokken, en dat op internrechtelijke procedures de taalregeling in bestuurszaken wordt toegepast. Ter wille van de transparantie van de regelgeving verdient het aanbeveling om in de memorie van toelichting uiteen te zetten, eventueel aan de hand van voorbeelden, in welke taal de kennisgeving gebeurt in de verschillende gevallen die zich *in concreto* kunnen voordoen.”

In de memorie van toelichting wordt als volgt geantwoord op deze passage:¹⁰

“De precisering dat de kennisgeving van de overtreiding wordt opgesteld in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig, voor zover dat beschikbaar is, of in één van de officiële talen van de lidstaat van inschrijving van het voertuig, werd voorzien in overeenstemming met de eisen gesteld door de EETS-richtlijn.

Dit heeft als gevolg dat wanneer een geval van niet-betaling van wegentol in België wordt vastgesteld met betrekking tot een voertuig ingeschreven in een land van de EER, bij de kennisgeving van niet-betaling een vertaling wordt gevoegd in de taal van inschrijving (indien beschikbaar) dan wel in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving.

Namens het Vlaamse Gewest wordt ten aanzien van voertuigen ingeschreven in België een Nederlandstalige kennisgeving van een boete verzonden. Inwoners van de faciliteitengemeenten kunnen op aanvraag een Franstalig exemplaar verkrijgen.

Indien de niet-betaling van wegentol plaatsvindt in een andere lidstaat van de EER door een voertuig ingeschreven in België, dan zal de Belgische rechtsonderhorige, volgens

⁹ Met name met betrekking tot het latere artikel 31, zesde lid, van het decreet van 3 juni 2022 ‘over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer’, waarvan de uiteindelijk goedgekeurde versie identiek luidt aan de versie waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving, advies heeft uitgebracht: “[d]e kennisgeving, bedoeld in het vierde lid, wordt, met het oog op de eerbiediging van de grondrechten, verstuurd in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig, voor zover dat beschikbaar is, of in één van de officiële talen van de lidstaat van inschrijving van het voertuig.”

¹⁰ *Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1254/1, 18-19.

de regels van de EETS-richtlijn, de kennisgeving ontvangen in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig, voor zover dat beschikbaar is, of in één van de officiële talen van de lidstaat van inschrijving van het voertuig, zijnde Nederlands, Frans of Duits voor België.

Op de website van Viapass zijn momenteel tevens vertalingen beschikbaar voor de buitenlandse gebruikers in het Nederlands, Frans, Engels, Duits, Bulgaars, Pools, Roemeens en Litouws (<https://www.viapass.be/controle/>).

Het is aangewezen om voor artikel 17 van het voorontwerp een vergelijkbare uitleg op te nemen in de memorie van toelichting, toegespitst op de kilometerheffing in plaats van de elektronische tolheffingssystemen.

Artikel 18

11. Het ontworpen artikel 3.18.0.0.1, § 4/1, vierde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 vervangt in de tabel het begrip *dienstverlener* door de woorden *dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder*. Het voegwoord “en” wekt de indruk dat de houder van een voertuig zowel ten aanzien van de dienaarbieder als de hoofddienstaanbieder verplichtingen zal moeten naleven, terwijl hij slechts met één van hen een dienstverleningsovereenkomst moet sluiten.

De stellers van het voorontwerp doen er daarom goed aan om in de tekst van het voorontwerp na te gaan waar het voegwoord “en” eventueel moet worden vervangen door het voegwoord “of”.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Yves DEPOORTER

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken 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. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in een gedeeltelijke omzetting van:

- 1° de richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen;
- 2° de richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie.

Hoofdstuk 2. Wijzigingen van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband

Art. 3. In artikel 2 van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband worden de woorden "bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen" vervangen door de woorden "wegeninfrastructuur aan voertuigen".

Art. 4. In artikel 3, tweede lid, 2°, van hetzelfde decreet worden de woorden "tolheffende instantie" vervangen door het woord "tolheffer".

Art. 5. In artikel 4 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in paragraaf 1 worden de woorden "tolheffende instantie" telkens vervangen door het woord "tolheffer" en worden de woorden "de toelating te hebben gekregen" vervangen door de zinsnede "geaccrediteerd te zijn, met uitzondering van de hoofddienstaanbieder";

- 2° in paragraaf 2 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

"De tolheffer verleent, zonder onderscheid, de accreditatie, vermeld in paragraaf 1, aan de juridische entiteiten die de volgende drie voorwaarden vervullen:

- 1° ofwel, als ze in België gevestigd zijn, door Viapass geregistreerd zijn overeenkomstig artikel 19, §3, 1°, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, ofwel in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte geregistreerd zijn;

- 2° de accreditatieprocedure succesvol hebben doorlopen;
- 3° met de tolheffer een overeenkomst hebben afgesloten die de algemene voorwaarden bevat, zoals bepaald in de tolgebiedsverklaring met betrekking tot de wegen die behoren tot het tolgebied van de tolheffer.”;
- 3° in paragraaf 2, tweede lid, wordt het woord “tolgebiedverklaring” vervangen door het woord “tolgebiedsverklaring” en wordt het woord “dienstverlener” vervangen door het woord “dienstaanbieder”;
- 4° in paragraaf 2, derde lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:
 - a) in punt 1° wordt de zinsnede “een deel van het wegennet met inbegrip van structuren zoals een tunnel, een brug of een veerboot” vervangen door het woord “EETS-gebied”;
 - b) in punt 1° worden de woorden “tolheffende instantie” vervangen door het woord “tolheffer”;
 - c) punt 2° wordt vervangen door wat volgt:
 - “2° tolgebiedsverklaring: de EETS-gebiedsverklaring waarmee de tolheffer de algemene voorwaarden bepaalt, zoals onder andere de algemene voorwaarden, vermeld in artikel 13, tweede lid, van het decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en Bijlage II van de Uitvoeringsverordening 2020/204 van de Commissie van 28 november 2019 inzake gedetailleerde verplichtingen van aanbieders van de Europese elektronische tolheffingsdienst, de minimuminhoud van de gebiedsverklaring van de Europese elektronische tolheffingsdienst, elektronische interfaces en eisen voor interoperabiliteitsonderdelen, en tot intrekking van Beschikking 2009/750/EG, waaraan de dienaarbieders moeten voldoen om toegang tot het tolgebied van de kilometerheffing te verkrijgen.”.

Art. 6. In artikel 5 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in het eerste lid worden de woorden “single service provider” vervangen door het woord “hoofddienstaanbieder”;
- 2° het tweede lid wordt vervangen door wat volgt:

“In het eerste lid wordt verstaan onder hoofddienstaanbieder: de dienaarbieder waarmee, na een beroep te hebben gedaan op de mededinging, een DBFMO-overeenkomst wordt gesloten voor de inning van de kilometerheffing, in uitvoering van de overeenkomst betreffende de realisatie van een gezamenlijke opdracht, gesloten tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en SOFICO.”.

Art. 7. In artikel 6 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in paragraaf 1, eerste lid, wordt in de inleidende zin het woord “dienstverlener” vervangen door de woorden “dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder” en wordt het woord “verstreckt” vervangen door het woord “verstrekken”;

2° in paragraaf 1, eerste lid, wordt punt 1° vervangen door wat volgt:

“1° het verschaffen aan de gebruiker van boordapparatuur, die moet beantwoorden aan de vereisten van de Europese verordeningen die genomen zijn ter uitvoering van de EETS-richtlijn, evenals de gebruiksaanwijzing ervan. De dienstaanbieder kan voor het gebruik van boordapparatuur van de gebruiker een waarborg verlangen die in redelijke verhouding staat tot de kostprijs van de boordapparatuur. De hoofddienstaanbieder is verplicht om die waarborg te eisen;”;

3° in paragraaf 1, eerste lid, worden in punt 2° de woorden “het verzenden” vervangen door de woorden “het instaan voor het verzenden” en worden de woorden “een daarvoor geschikte elektronische registratievoorziening” vervangen door de woorden “de boordapparatuur”;

4° in paragraaf 1, eerste lid, worden in punt 4° de woorden “het Vlaamse Gewest van de aangifte” vervangen door de woorden “de tolheffer van de tolmelding”;

5° in paragraaf 1, eerste lid, wordt in punt 6°, b), het woord “dienstverlener” telkens vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;

6° in paragraaf 1, derde lid, wordt het woord “dienstverlener” vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;

7° in paragraaf 2, eerste lid, wordt het woord “dienstverlener” telkens vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder” en worden de woorden “elektronische registratievoorziening” telkens vervangen door het woord “boordapparatuur”;

8° in paragraaf 2, tweede lid, wordt tussen de woorden “het kentekennummer van het” en het woord “motorvoertuig” het woord “trekkend” ingevoegd.

Art. 8. In artikel 7 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt het woord “dienstverlener” telkens vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder” en worden de woorden “tolheffende instantie” vervangen door het woord “tolheffer”;

2° in paragraaf 2 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

“De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder berekenen de kilometerheffing op basis van de gegevens die door de boordapparatuur worden verschaft, innen de verschuldigde heffing en storten die door aan de tolheffer.”;

3° in paragraaf 2, tweede lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) het woord “dienstverlener” wordt telkens vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;

b) het woord “tolheffende instantie” wordt telkens vervangen door het woord “tolheffer”;

c) het woord “overeenkomst” wordt vervangen door het woord “dienstverleningsovereenkomst”.

Art. 9. In artikel 8 van hetzelfde decreet wordt het woord “dienstverlener” vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”.

Art. 10. In artikel 9 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt:

“De dienaarbieder en de hoofddienstaanbieder sturen dagelijks een elektronische tolmelding aan de tolheffer.”;

2° in het tweede lid wordt het woord “aangifteplicht” vervangen door het woord “tolmeldingsplicht”.

Hoofdstuk 3. Wijzigingen van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013

Art. 11. In artikel 1.1.0.0.2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, het laatst gewijzigd bij het decreet van 22 december 2023, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt punt 7°/1 vervangen door wat volgt:

“7°/1 dienaarbieder: elke juridische entiteit die door de tolheffer, vermeld in artikel 4, tweede lid, 2°, van het decreet Kilometerheffing geaccrediteerd is om in haar tolgebied, vermeld in artikel 4, §2, derde lid, 1°, van het decreet Kilometerheffing, een dienst aan te bieden van inning van de kilometerheffing bij de gebruikers, en van afdracht aan de tolheffer, op basis van door boordapparatuur geregistreerde of verkregen gegevens;”;

2° in het eerste lid worden in punt 7°/2 de woorden “dienstverlener naar zijn keuze” vervangen door de woorden “dienstaanbieder naar zijn keuze of de hoofddienstaanbieder”;

3° in het eerste lid wordt punt 7°/3 vervangen door wat volgt:

“7°/3 boordapparatuur: alle hardware- of softwarecomponenten die aan boord van een voertuig zijn geïnstalleerd of worden meegenomen, en die worden gebruikt als onderdeel van de toldienst, om gegevens te verzamelen, op te slaan, te verwerken en vanop afstand te ontvangen of te verzenden;”;

4° in het vijfde lid wordt punt 1° vervangen door wat volgt:

“1° Euro-emissieklasse: de klasse gedefinieerd op basis van emissiegrenswaarden, zoals omschreven 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 wegeninfrastructuur aan voertuigen, met toevoeging van de klasse “minder vervuilend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen”;”;

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

“1°/1 gebruiker: de houder van het voertuig die een dienstverleningsovereenkomst heeft met een dienaarbieder of de hoofddienstaanbieder;”;

6° in het vijfde lid worden in punt 2° de volgende wijzigingen aangebracht:

- a) de zinsnede "dienstverlener, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, eerste lid, 7°/1," wordt vervangen door de zinsnede "dienstaanbieder, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, eerste lid, 7°/1, of de hoofddienstaanbieder, vermeld in artikel 5, tweede lid, van het decreet Kilometerheffing";
- b) het woord "kan" wordt telkens vervangen door het woord "kunnen";
- c) de woorden "houder van het voertuig" worden vervangen door het woord "gebruiker";

7° in het vijfde lid wordt een punt 4°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"4°/1° vervoer over de weg van goederen: het vervoer van elk goed dat op een voertuig kan worden geladen of afgeladen, met inbegrip van het vervoer van werktuigen en gereedschapsmachines en van werktuigvoertuigen, alsook het vervoer van elk goed door die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuigvoertuigen, als ze worden gebruikt op een niet-geconcedeerde weg;"

Art. 12. In artikel 2.4.2.0.1, §1, tweede lid, van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 3 juli 2015, wordt het woord "motorvoertuig" vervangen door de woorden "trekkend voertuig".

Art. 13. In artikel 2.4.4.0.3 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 3 juli 2015, wordt de zinsnede "1,5%" vervangen door de zinsnede "1%".

Art. 14. Aan artikel 2.4.6.0.1 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 3 juli 2015 en gewijzigd bij het decreet van 2 april 2021, wordt een paragraaf 6 toegevoegd, die luidt als volgt:

"§6. Het vrijgestelde voertuig wordt opgenomen in een lijst met vrijgestelde voertuigen door de Vlaamse administratie. Die lijst wordt bijgehouden en bijgewerkt in overeenstemming met de geldende regels ter bescherming van de persoonsgegevens."

Art. 15. In artikel 3.3.1.0.11 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 3 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° het woord "dienstverlener" wordt telkens vervangen door de woorden "dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder";
- 2° in paragraaf 1, tweede lid, worden tussen de woorden "alle voertuigdocumenten voorleggen die nodig zijn om" en de woorden "het kenteken" de zinsnede "de voertuigclassificatieparameters, vermeld in artikel 3, 35°, van het decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer, waaronder" ingevoegd;
- 3° aan paragraaf 1 wordt een zesde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

"De houder van het voertuig heeft het recht heeft om, voorafgaand aan het gebruik van een weg, de emissieklasse van het voertuig elektronisch mee te delen."

4° er wordt een paragraaf 1/1 ingevoegd, die luidt als volgt:

“§1/1. De dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder is ertoe gehouden om de juistheid van de door de houder van het voertuig voorgelegde voertuigdocumenten, alsook de elektronisch meegedeelde emissieklasse, vermeld in paragraaf 1, tweede lid, te controleren.”;

5° in paragraaf 2, eerste lid, worden de woorden “de houder van het voertuig” vervangen door de woorden “de gebruiker” en worden de woorden “elektronische registratievoorziening” telkens vervangen door het woord “boordapparatuur”;

6° in paragraaf 2 wordt het tweede lid vervangen door wat volgt:

“De dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder vermeldt de schorsing van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst op de lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur en brengt de gebruiker en de Vlaamse administratie onmiddellijk op de hoogte van de schorsing van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst.”;

7° er wordt een paragraaf 3 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§3. De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder stellen een lijst op van ongeldig verklaarde boordapparatuur die verband houdt met hun dienstverleningsovereenkomsten met de gebruikers, waaronder minstens de gebeurtenissen, vermeld in paragraaf 2, 1° tot en met 5°, en de schorsing van de dienstverleningsovereenkomst.

Ze werken die lijst bij en delen de bijgewerkte lijst minstens dagelijks mee aan de tolheffer.

De lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur wordt bijgehouden in overeenstemming met de geldende regels over de bescherming van persoonsgegevens.”.

Art. 16. In artikel 3.3.1.0.13 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 3 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, 2, 3, tweede lid, en paragraaf 4 worden de woorden “elektronische registratievoorziening” telkens vervangen door het woord “boordapparatuur”;

2° in paragraaf 3, eerste lid, wordt de zinsnede “de elektronische registratievoorziening,” vervangen door de woorden “enkel één boordapparatuur die geschikt is voor gebruik in het tolgebied geactiveerd is en”;

3° in paragraaf 3, tweede lid, worden de woorden “en de gebruiker ervan” vervangen door de woorden “en degene die deze gebruikt”;

4° in paragraaf 4, eerste en derde lid, wordt het woord “dienstverlener” vervangen door de woorden “dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”.

Art. 17. In artikel 3.13.2.0.5 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 3 juli 2015 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan het eerste lid wordt de volgende zin toegevoegd:

“Het verslag van vaststelling voor een overtreding van de bepalingen met betrekking tot de kilometerheffing vermeldt minstens het bedrag van de

administratieve boete, de aard, de datum en het uur van de gepleegde overtreding, de verwijzing naar de artikelen die werden miskend, de naam en het adres van de bevoegde entiteit van de Vlaamse administratie bij wie informatie over de inbreuk en de boete kan worden verkregen en het administratief beroep dat kan worden ingesteld samen met de termijn, alsook de elementen die moeten toelaten de houder of de bestuurder van het voertuig te identificeren.”;

2° aan het tweede lid wordt de volgende zin toegevoegd:

“Na het opstellen van een verslag van vaststelling als vermeld in het eerste lid, met betrekking tot de kilometerheffing, wordt een afschrift ervan aan de houder van het voertuig of aan de bestuurder van het betrokken voertuig afgeleverd in de taal van het kentekenbewijs, als dat beschikbaar is, en in ieder geval in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving van het voertuig, binnen vijftien dagen na de vaststelling van de overtreding, op straffe van verval van de bijzondere bewijswaarde van het verslag van vaststelling.”.

Art. 18. In artikel 3.18.0.0.1, §4/1, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 22 december 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in het vierde lid wordt in de tabel het woord “dienstverlener” telkens vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;
- 2° in het vierde lid wordt in de tabel de woorden “elektronische registratievoorziening” telkens vervangen door het woord “boordapparatuur”;
- 3° in het vierde lid wordt in de tabel het woord “boorddocumenten” vervangen door het woord “voertuigdocumenten”.

Hoofdstuk 4. Inwerkingtreding

Art. 19. Dit decreet treedt in werking op 1 juli 2025, met uitzondering van:

- 1° artikel 13, dat in werking treedt op 1 juli 2024;
- 2° artikel 15, 3°, dat in werking treedt op de dag van de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Brussel, 1 maart 2024.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS