

**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;
- de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013.

Met dit voorontwerp van decreet worden beide vermelde decreten verder in overeenstemming gebracht met 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. Bij decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer werd deze Richtlijn reeds gedeeltelijk omgezet.

Het voorontwerp van decreet beoogt eveneens 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 aan voertuigen.

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 voorziet ook de 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.

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

Met de richtlijn (EU) 2019/520 werd 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 omgezet:

- deels 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 zoals vermeld bij de invoering van de kilometerheffing. Hiervoor werd op 31 januari 2014 het samenwerkingsakkoord gesloten 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. Dit samenwerkingsakkoord biedt een gezamenlijk juridisch kader voor de gelijktijdige invoering van de kilometerheffing in elk gewest, met respect voor de eigenheid en de territoriale bevoegdheden van elk gewest. Met dit akkoord werd enerzijds een transparant stelsel ontwikkeld ten aanzien van de belastingplichtige en anderzijds een voldoende gecoördineerde juridische basis ten aanzien van dienstverleners.

De richtlijn (EU) 2019/520 werd in de Vlaamse regionale regelgeving omgezet bij 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. Zo voorzien de artikelen 23 tot en met 25 van de richtlijn (EU) 2019/520 een regeling 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 de bestaande decretale regelgeving.

De richtlijn voert immers een aantal wijzigingen door, zoals de uitbreiding van het toepassingsgebied en de voorkeur voor tolgelden boven gebruiksrechten, die voor de kilometerheffing - zoals van toepassing op het zwaar vrachtvervoer in het Vlaamse Gewest - niet van belang zijn. De differentiatie van de tolgelden op grond van CO<sub>2</sub>-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. Met het oog op de identificatie van het voertuig en van de eigenaar of houder van dat voertuig, waarvoor een niet-betaling van wegentol is vastgesteld, dient namelijk elke lidstaat enkel aan de nationale contactpunten van de andere lidstaten toegang te verlenen tot de nationale voertuigregistratiegegevens zoals opgesomd in die bijlage I.

### **C. Aanpassing correctiefactor**

De meeste 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.

Behalve de omzetting van de vermelde richtlijnen voorziet dit voorontwerp van decreet ook een 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<sup>o</sup> en 6, §1, X, 2<sup>o</sup>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<sup>o</sup>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.

## **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. De volgende begrippen worden vervangen :

- "tolheffende instantie" door "tolheffer"
- "toelating verschaffen" (aan de dienstaanbieders) door het thans in de regelgeving gehanteerde begrip "accreditatie"
- "tolgebiedverklaring" door "tolgebiedsverklaring"
- "dienstverlener" door "dinstaanbieder"
- "single service provider" door "hoofddinstaanbieder".

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 vermelden.

**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 hoofddinstaanbieder 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 de dienst aanbieder en de hoofddienst aanbieder 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 de 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 definities 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.

Zo wordt de definitie van elektronische registratievoorziening vermeld in punt 7°/3 van dit lid 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 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-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.

**Artikel 12**

Dit artikel omvat een technische aanpassing aan artikel 2.4.2.0.1, paragraaf 1, tweede lid van de VCF waarbij een verwijzing wordt aangepast en het begrip 'motorvoertuig' wordt vervangen 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 dienstaanbieders 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 wordt 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 van de VCF ingevolge de eisen opgelegd door artikel 24 leden 2 en 3 van de EETS-richtlijn op het vlak van de verplichte informatie die in geval van niet-betaling van de wegentol aan de gebeurlijke overtreeders moet worden meegedeeld. Het voorziet onder meer in de verplichting om 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 in het proces-verbaal te vermelden en de kennisgeving te doen in de taal van het inschrijvingsbewijs van het voertuig en in ieder geval in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving.

#### **Artikel 18**

Met deze bepaling worden enkele terminologische wijzigingen doorgevoerd.

### **Hoofdstuk 4. Inwerkingtreding**

#### **Artikel 19**

Dit artikel voorziet het tijdstip van de inwerkingtreding dit decreet.

Bijlage

- Omzettingstabel Europese richtlijn

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