

DE VLAAMSE MINISTER VAN FINANCIËN EN BEGROTING, WONEN EN ONROEREND ERFGOED
EN DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

- Betreft: - 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
- Definitieve goedkeuring

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;
- 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.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsdomeinen: Mobiliteit en Openbare Werken / Financiën en Begroting

Beleidsveld: Algemeen mobiliteitsbeleid / Kilometerheffing

////////////////////////////////////

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.

4. *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 zogezegd 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^o) “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 dienstaanbieder 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.

////////////////////////////////////

2019/520, ook EETS-richtlijn genoemd). Bij decreet van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer werd deze Richtlijn reeds gedeeltelijk omgezet.

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 aan voertuigen.

Naast deze beide omzettingen voorziet het voorontwerp in volgende decretale aanpassing: de zogenaamde "correctiefactor" wordt gewijzigd;

De correctiefactor is een systeemp parameter welke aangeeft hoe de afstanden (voor het gehele systeem) moeten worden geïnterpreteerd. Deze systeemp parameter biedt een antwoord op mogelijke meetfouten van de GPS (bv. afwijkingen, binnenkant/buitenkant van bochten, verschillen in GPS-sensoren, etc.). Tot nu toe werden – overeenkomstig de decretaal bepaalde factor- metingen van afgelegde afstanden met 1,5% verminderd om dergelijke meetfouten op te vangen en de meting zo steeds gegarandeerd in het voordeel van de gebruiker te houden.

Recente technische analyses door Viapass hebben aangetoond dat de apparatuur intussen veel nauwkeuriger werkt. Om die reden wordt met voorliggende voorontwerp van decreet de correctiefactor met 0,5% verlaagd tot 1%.

Verder wordt met het voorliggende voorontwerp van decreet het toepassingsgebied van de kilometerheffing verduidelijkt. Er is immers betwisting gerezen over de onderworpenheid aan de kilometerheffing wanneer werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen (bijv. mobiele kranen, verreikers, hoogtewerkers, grondzuigmachines...) worden vervoerd, door voertuigen, waarvan het maximaal toegestane totaal gewicht meer dan 3,5 ton bedraagt.

Voorts wordt verduidelijkt dat als werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen, op de (openbare) weg rijden, zij wel aan de kilometerheffing onderworpen zijn. Of zij al dan niet voor het vervoer van goederen (bijvoorbeeld afvalstoffen, grond, of afbraakmaterialen) gebruikt worden, is niet relevant. Het volstaat dat de werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen daartoe bestemd of bedoeld zijn om aan de kilometerheffing onderworpen te zijn.

Voor de afzonderlijke toelichting bij de inhoud van elk artikel kan worden verwezen naar de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De meeropbrengst door vervanging van de huidige correctiefactor van 1,5% in de formule voor de bepaling van het aan te rekenen aantal afgelegde kilometers K_z door 1% wordt geraamd op 2.8 miljoen euro voor 2024 (aangezien het desbetreffende artikel in werking treedt op 1 juli 2024 zal dit voor het eerste jaar een meeropbrengst van 1,4 miljoen euro betekenen).

Zoals reeds vermeld is die aanpassing verantwoord omdat de afwijkingen van de nauwkeurighedsregistratie-eisen die de dienstaanbieders moeten nakomen in werkelijkheid kleiner zijn dan 1%,

////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////

Bijlagen:

- het voorontwerp van decreet en bijhorende memorie van toelichting;
- advies MORA;
- advies SERV;
- advies Raad van State;
- omzettingstabel Richtlijn 2022/362.

