

**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 wegennet 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 éénzijdig 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^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 “dianstaanbieder” in de plaats van het woord “dienstverlener” en de toevoeging van het woord hoofddianstaanbieder in een aantal bepalingen die ook voor die hoofddianstaanbieder 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 “dianstaanbieder en hoofddianstaanbieder” zoals in het advies wordt geopperd. Het woord dienstverlener werd vervangen door het woord dianstaanbieder 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 dianstaanbieder (zie dienstverlener) waren opgelegd, ook op de hoofddianstaanbieder 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 miskennis 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 in werking treden.

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 decreetstekst 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 "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 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 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 dienstaanbieder en de hoofddinstaanbieder 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-geconcedeerde 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 K_z 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