



ADVIES

**Samenwerkingsakkoord betreffende
de invoering van de kilometerheffing
op het grondgebied van de drie
Gewesten en de oprichting van de
interregionale entiteit Viapass en het
voorontwerp van ordonnantie
houdende instemming ermee**

17 oktober 2013

Aanvrager	Minister-President Rudi Vervoort
Aanvraag ontvangen op	3 oktober 2013
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
Aanvraag behandeld op	8 oktober 2013
Advies uitgebracht door de plenaire zitting	17 oktober 2013
van	

Inleiding

Dit samenwerkingsakkoord en de ordonnantie houdende instemming ermee hebben als opzet de volgende kwesties te regelen :

- *een juridische basis creëren voor de invoering van de kilometerheffing ;*
- *de oprichting van de interregionale entiteit, met de naam Viapass. Viapass zal instaan voor de opvolging van het contract met de Single Service Provider die het volledige systeem voor kilometerheffing zal leveren en uitbaten ;*
- *de bevestiging van de afspraken op het vlak van governance van Viapass, die door de Brusselse Regering werden goedgekeurd op 18 juli ;*
- *de aanduiding van Viapass als aanbestedende overheid¹.*

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Interregionale samenwerking

De Raad vindt het positief dat er rond dit dossier een samenwerking tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot stand werd gebracht en dat deze tot een samenwerkingsakkoord over de kilometerheffing voor vrachtwagens heeft kunnen leiden. **De Raad** wenst ten eerste dat dit interregionaal overleg zou worden voortgezet.

1.2 Sociaaleconomische analyse en businessplan

Net zoals in zijn advies over de voorlopige architectuurnota (A-2012-053-ESR²), dringt **de Raad** er ook hier op aan om een businessplan en een sociaaleconomische analyse van de gevolgen van de kilometerheffing te verrichten. Het komt er met name op aan om de impact van de tarifiering op het vlak van mobiliteit, van het volume en de kwaliteit van de tewerkstelling, van de lokale economie, van de concurrentiepositie van de Gewesten, ... te analyseren.

1.3 Slimme technologieën

De Raad herhaalt het standpunt dat hij in zijn vorig advies had geformuleerd : « **De Raad** beschouwt deze slimme en innoverende technologieën als één van de geheimen van het succes om de mobiliteitsvoorwaarden te verbeteren (dynamisch verkeersbeheer, beheer van de verkeersstromen, ...) ».

Bijgevolg spoort **de Raad** ertoe aan om de inspanningen in die zin voort te zetten. Hij vestigt echter de aandacht op het feit dat de verschillende technologieën en systemen compatibel moeten zijn met deze die in de buurlanden worden of zouden kunnen worden gebruikt.

¹ Nota aan de Regering

² http://www.esr.irisnet.be/adviezen/adviezen-van-de-raad/par-date/2012/Advies_verkeersfiscaliteit.pdf/view

1.4 Tariefmethodologie

De Raad vindt het positief dat de tariefmethodologie voorziet om rekening te houden met de euro-emissieklasse.

Niettemin betreurt **de Raad, met uitzondering van de representatieve middenstandsorganisaties**, het dat deze kilometerheffing niet als slimme heffing kan worden bestempeld, gezien ze geen prijschommeling voorziet in functie van de lokalisatie van het voertuig en van de dag en het uur waarop het wegennet wordt gebruikt (spitsuur versus daluur).

De representatieve middenstandsorganisaties menen dat er geen variabele tarifiering enkel en alleen aan de transportsector kan worden opgelegd. Deze variabele tarifiering zal op dit moment slechts een marginaal effect hebben op de congestie, indien de andere weggebruikers niet aan een gelijkaardige tarifiering zijn onderworpen. Bovendien beschikt de transportsector niet over dezelfde alternatieven als de individuele weggebruiker.

De Raad meent dat de basisformule, zoals deze wordt voorgesteld, de Gewesten teveel beweegruimte laat en dus tot tarieven zou kunnen leiden die van het ene Gewest tot het andere aanzienlijk verschillen. Volgens **de Raad** is een harmonisatie van de tarieven tussen de Gewesten wenselijk. Indien het tarief hoger ligt in het Brussels Gewest dan in de andere Gewesten, dan zou deze situatie niet te verwaarlozen gevolgen kunnen hebben voor de Brusselse ondernemingen.

Zoals hij het in zijn vorig advies (A-2012-053-CES) heeft vermeld, vreest **de Raad** dat ondanks de invoering van de kilometerheffing het aantal vrachtwagens dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doorkruist niet zal verminderen, maar dat de kosten ongetwijfeld hoger zullen liggen. In het geval dat de andere twee Gewesten voorzien om voor enkele van hun strategische gebieden voorkeurstarieven vast te stellen, vraagt **de Raad** dat de belangrijke strategische gebieden van het Brussels Gewest (bijvoorbeeld Mabru, terreinen van CityDev, Haven van Brussel, ...) kunnen worden vastgesteld tegen een tarief dat niet hoger ligt dan het tarief dat in het Vlaams en Waals Gewest wordt gehanteerd, om zo niet in een ongunstige concurrentiepositie terecht te komen.

De Raad vindt de termijn van 4 maanden die is voorzien opdat één Gewest de andere op de hoogte zou brengen van de wijzigingen die aan het tarief werden aangebracht alvorens deze in werking treden, te kort. Bovendien wenst **de Raad** dat ook de vervoerders op voorhand zouden kunnen worden geïnformeerd over tariefwijzigingen die door één of ander Gewest zouden worden toegepast, en dit om economische redenen en redenen van voorzienbaarheid van investeringen, ...

1.5 Vrijstellingen

Artikel 1, 18° definieert een 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; bij een samenstel van voertuigen is de heffing enkel verschuldigd indien het motorvoertuig bestemd is voor het vervoer van goederen over de weg* ».

De Raad begrijpt hieruit dus dat de voertuigen die goederen vervoeren, in de strikte zin, worden beoogd. Indien de definitie een ruimer karakter bekleedt, is **de Raad** van mening dat er uitzonderingen zouden moeten worden voorzien voor de beroepen die gebruikmaken van voertuigen waarvan het goederenvervoer slechts een bijkomstig luik van hun hoofdactiviteit is.

In het geval dat er uitzonderingen worden ingesteld, wenst **de Raad** dat deze worden omkaderd om elk misbruik te voorkomen.

1.6 Inning van de geldboetes

Om het innen van geldboetes bij buitenlandse vervoerders te vereenvoudigen, zet **de Raad België** ertoe aan om samenwerkingsakkoorden met de andere Lidstaten te sluiten.

1.7 Fiscale aspecten

De Raad dringt erop aan om een dubbele belastingheffing te voorkomen voor vrachtwagens die in België zijn ingeschreven en om de andere bestaande Europese vormen van tarifiering in aanmerking te nemen.

1.8 Opdrachten van Viapass

De Raad meent dat één van de opdrachten van Viapass met name moet bestaan in het overleg over de tarifiering, om zich ervan te vergewissen dat deze zo transparant en geharmoniseerd mogelijk is.

1.9 Betaalmiddelen

De Raad is van mening dat, in het kader van klantvriendelijkheid en administratieve vereenvoudiging, alle courante betaalmiddelen, inclusief domiciliëring, bij de gegarandeerde betaalmiddelen moeten worden opgenomen.

1.10 Evaluatie

Als gevolg van de instelling van de kilometerheffing zullen er aldus heel wat gegevens worden ingewonnen. **De Raad** dringt erop aan dat deze gegevens het voorwerp zouden kunnen zijn van analyses en verslagen, om zo met name de impact van deze tarifiering op het sociaaleconomisch vlak in de drie Gewesten te kunnen evalueren. De sociale partners willen hierbij worden betrokken.

*
* *