



# ADVIES

**Voorontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 betreffende de invoering van een kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en de oprichting van de interregionale entiteit Viapass**

**Uitgebracht door de Raad van Bestuur op 8 april 2015**

<b>Aanvrager</b>	Minister Guy Vanhengel
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	31 maart 2015
<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
<b>Aanvraag behandeld</b>	Via schriftelijke procedure
<b>Advies uitgebracht door de Raad van Bestuur op</b>	8 april 2015 (onder voorbehoud van bekrachtiging door de Plenaire zitting van 20 april 2015 )
<b>Advies bekrachtigd door de Plenaire zitting op</b>	20 april 2015
<b>Opmerking</b>	Dringende adviesaanvraag (5 werkdagen)

## Vooraf

De Raad heeft een dringende adviesaanvraag ontvangen (termijn van 5 werkdagen) inzake het samenwerkingsakkoord tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse 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 in 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 wijzigingen die in dit akkoord zijn voorzien, hebben tot doel om zich aan te passen aan de voorontwerpen van decreet en ordonnantie die in februari-maart 2015 in elk van de drie Gewesten werden genomen.

Ter herinnering, de Raad heeft inzake dit dossier al meerdere malen een standpunt ingenomen :

- op 18 oktober 2012, inzake de intergewestelijke hervorming van de verkeersbelastingen (zie [A-2012-053-ESR](#)) ;
- op 17 oktober 2013, inzake het 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 (zie [A-2013-059-ESR](#)) ;
- op 10 maart 2014, in zijn initiatiefadvies betreffende de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (zie [A-2014-018-ESR](#)) ;
- op 2 april 2014, in een gemeenschappelijke verklaring van de drie gewestelijke Economische en Sociale Raden (ESRBHG, CESW en SERV) (zie [Permanente conferentie interregionale mobiliteit](#)) ;
- op 19 maart 2015, inzake het voorontwerp van ordonnantie tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen, ter vervanging van het eurovignet (zie [A-2015-015-ESR](#)).

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

In verband met de wijzigingen die dit samenwerkingsakkoord aan het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 heeft aangebracht, formuleert **de Raad** de volgende beschouwingen :

#### 1.1 Interregionale samenwerking

**De Raad** staat positief tegenover de bestaande samenwerkingen tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake dit dossier betreffende de invoering van de kilometerheffing voor zware voertuigen (maximaal toegelaten massa (MTM) van meer dan 3,5 ton). Het is van belang dat deze samenwerkingen worden voortgezet. Bovendien vraagt **de Raad** om op de hoogte te worden gehouden van de eventuele interregionale besprekingen betreffende de invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen.

## 1.2 Sociaaleconomische analyse

Zoals van bij het begin eist **de Raad**, in verband met dit dossier van de kilometerheffing, dat er een sociaaleconomische analyse van de gevolgen van de kilometerheffing voor Brussel en de andere twee Gewesten zou worden verricht.

Deze sociaaleconomische analyse werd opnieuw gevraagd in het laatste advies van de Raad, dat op 19 maart 2015 werd uitgebracht (zie A-2015-015-ESR). **De Raad** vindt het positief om in de nota aan de Regering eindelijk te kunnen lezen dat « *De Regering de Minister-President belast met de oprichting van een werkgroep ad hoc die de beschouwingen en opmerkingen van de Economische en Sociale Raad tegen de volgende lezing grondig zal analyseren met het oog op het voorstellen van mogelijke flankerende maatregelen op het vlak van onder meer mobiliteit, goederenvervoer, bestemmingsverkeer en arbeidsvoorwaarden van de bestuurders* ».

**De Raad** hoopt dat de werkzaamheden van deze werkgroep ad hoc effectief tot een diepgaande sociaaleconomische analyse zullen leiden. Volgens **de Raad** mag deze werkgroep immers niet de plaats innemen van een analyse van de sociaaleconomische gevolgen, die de debatten zal objectiveren voor reële resultaten die door de overheden worden opgevolgd. Hij wenst op de hoogte te worden gehouden van de werkzaamheden en van de besluiten van deze werkgroep.

## 1.3 Definities

In verband met de wijziging die aan de definitie van voertuig werd aangebracht, houdt **de Raad** eraan om zijn standpunt ten overstaan van deze definitie te herhalen : bepaalde sectoren die geen deel uitmaken van de transportsector, maken als hulpmiddel voor hun hoofdberoep dagelijks gebruik van voertuigen die in de categorie van voertuigen vallen die in artikel 1, 18° van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 worden gedefinieerd (bijvoorbeeld om gereedschap of materiaal te vervoeren om hun hoofdactiviteit te kunnen uitoefenen). **De Raad** zou willen dat dergelijke voertuigen die in dit welomschreven kader worden gebruikt, het voorwerp kunnen uitmaken van een vrijstelling ten overstaan van het systeem van kilometerheffing voor zware voertuigen. De bezitter van het voertuig zou dan het bewijs moeten leveren dat het voertuig enkel wordt gebruikt als werkinstrument voor een hoofdactiviteit, die niets met goederenvervoer te maken heeft. Voor deze vrijstelling zou een beperking van het toegelaten laadvermogen kunnen worden vastgesteld voor voertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa 7,5 ton bedraagt. Uiteraard zou heel deze vrijstelling moeten worden omkaderd en aan strikte voorwaarden worden onderworpen, om zo misbruiken te voorkomen.

In verband met de in artikel 9 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 vastgestelde vrijstellingen, vraagt **de Raad** zich af of deze lijst in overleg met de betrokken actoren zou kunnen evolueren.

## 1.4 Tariefmethodologie

**De Raad** stelt vast dat in de tariefformule, zoals deze in artikel 5 van het hem voorgelegde samenwerkingsakkoord werd gewijzigd, de mogelijkheid wordt ingevoerd om het tarief in functie van tijd en plaats te moduleren. **De Raad** staat positief tegenover deze wijziging, gezien hij van mening is dat indien een kilometerheffing wordt ingevoerd en ze een effect op de verkeersopstopping zou willen uitoefenen, deze slim moet zijn en op alle voertuigen moet kunnen worden toegepast. Opdat

deze kilometerheffing slim zou zijn, moet ze niet alleen rekening houden met de lokalisatie- en de milieuaspecten, maar ook met het ogenblik waarop de wegen worden gebruikt (spitsuren versus daluren).

**De Raad** verheugt zich erover dat het ogenblik waarop het voertuig wordt gebruikt, zoals beschreven in zijn advies van 19 maart 2015 (A-2015-015-ESR), in de tarifieringsformule wordt opgenomen. Bovendien benadrukt **de Raad** dat er in de definitie van  $T_z$  in artikel 7 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 rekening wordt gehouden met de rijrichting. Dankzij dit element kan een efficiëntere tarifiering worden nagestreefd.

**De Raad** veronderstelt dat in er deze tariefformule  $T_z$  via de variabele  $E_p$  rekening wordt gehouden met de rijrichting.

**De Raad** vestigt echter de aandacht op de hoogte van de tarieven. Opdat de mobiliteitsdoelstelling zou worden behaald, moet het tarief aantrekkelijk blijven tijdens de daluren en mag ze geen verhoging van de tarieven inhouden tijdens de spitsuren. Ter herinnering, **de Raad** had de hoogte van deze tarieven al bekritiseerd omwille van het sociaaleconomische risico ervan.

**De Raad** heeft vroeger al vastgesteld dat, in tegenstelling tot de andere twee Gewesten, de kilometerheffing betrekking heeft op alle wegen van het Brusselse grondgebied. Hij heeft de aandacht gevestigd op het feit dat een tarief dat uiteindelijk hoger ligt om in Brussel, dan wel om in de andere twee Gewesten te rijden, een ongunstige concurrentiepositie met zich zou kunnen meebrengen.

**De Raad** dringt er dus op aan dat de Gewesten met elkaar overleg zouden plegen wanneer ze beslissen om het tarief in functie van de tijd ( $E_T$ ) en de plaats ( $E_p$ ) te moduleren, om zo te streven naar tarieven die tussen de Gewesten overeenstemmen en die leesbaar blijven voor de weggebruikers. Bovendien dringt hij erop aan om de belastingplichtigen op voorhand en vroeg genoeg te informeren over de tariefwijzigingen die de Gewesten zouden toepassen.

**De Raad** vindt het positief dat er voor de Gewesten de mogelijkheid wordt voorzien om een afwijkend tarief vast te stellen voor voertuigen met een MTM van meer dan 32 ton, die gebruik zouden maken van de secundaire wegen. Dit afwijkend tarief rechtvaardigt zich door het feit dat een dergelijke vracht op deze plaatsen de grootste hinder en de meeste schade zou kunnen veroorzaken. **De Raad** is echter van oordeel dat de Gewesten het eens moeten worden over het bedrag van dit tarief.

**De Raad** stelt vast dat het gewijzigde samenwerkingsakkoord een marge voorziet om de verkeersbelasting op leasingvoertuigen aan te passen. **De Raad** kan zich aansluiten bij een maximale toepassing van het beginsel « de vervuiler betaalt », hoewel het feit een voertuig te bezitten op zich niet meer is opgelegd. In het geval van de kilometerheffing voor zware voertuigen, vraagt **de Raad** dat leasingvoertuigen en andere voertuigen op het vlak van de verkeersbelasting op identieke wijze zouden worden behandeld. Hiertoe vraagt **de Raad** het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om samen met de andere Gewesten toe te zien op minimale onderlinge verschillen.

## 1.5 Controles en geldboetes

Artikel 8 van het samenwerkingsakkoord - dat artikel 11 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 wijzigt - heeft betrekking op de uitwisseling van inlichtingen en bijstand bij de inning

van de heffing en administratieve geldboetes. De memorie van toelichting vermeldt dat het moeilijk is om over de grenzen van België tot de invordering over te gaan en dat het dus noodzakelijk is dat de belastingplichtigen zich op het Belgisch grondgebied bevinden om het bedrag van de geldboetes te kunnen invorderen.

**De Raad** vindt het positief dat bij een wegcontrole alle onbetaalde geldboetes kunnen worden ingevorderd, zelfs deze die in een ander Gewest verschuldigd zijn. Niettemin dringt **de Raad** (net zoals in zijn advies A-2015-015-ESR) aan op het feit dat om fraudeurs af te schrikken de pakkansen groot moeten zijn en er dus dienovereenkomstige controles moeten worden verricht. En niet zonder reden, gezien de belastingheffing op buitenlandse voertuigen één van de voornaamste rechtvaardigingen van het project is. Bij gebrek aan controles zou het belang van de kilometerheffing voor zware voertuigen zelf in vraag kunnen worden gesteld.

Voor **de Raad** moeten de onbetaalde geldboetes niet alleen bij een wegcontrole worden ingevorderd. Hij eist dus dat alles in het werk wordt gesteld (met name via de effectieve toepassing van de Europese richtlijn en het sluiten van bilaterale akkoorden met de andere Staten) om de inning van de geldboetes bij buitenlandse fraudeurs te vereenvoudigen en om aldus te voorkomen dat de sociale en fiscale dumping die in de sector al bestaat, nog wordt versterkt.

\*  
\*            \*