



# ADVIES

**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**

19 maart 2015

<b>Aanvrager</b>	Minister Guy Vanhengel
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	13 februari 2015
<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
<b>Aanvraag behandeld op</b>	2 en 9 maart 2015
<b>Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op</b>	19 maart 2015

## Vooraf

Dit voorontwerp van ordonnantie strekt tot de tenuitvoerlegging 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.

Het systeem van de kilometerheffing heeft betrekking op voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton (zware voertuigen).

De Raad heeft inzake dit dossier al een standpunt ingenomen op :

- 18 oktober 2012, inzake de intergewestelijke hervorming van de verkeersbelastingen (zie [A-2012-053-ESR](#)) ;
- 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](#)) ;
- 10 maart 2014, in zijn initiatiefadvies betreffende de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (zie [A-2014-018-ESR](#)) ;
- 2 april 2014, in een gemeenschappelijke verklaring van de drie gewestelijke Economische en Sociale Raden (ESRBHG, CESW en SERV) (zie [Permanente conferentie interregionale mobiliteit](#)).

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

#### 1.1 Sociaaleconomische analyse

**De Raad** meent dat voorafgaandelijk aan elke vaststelling van een tariefmethodologie en de bestanddelen ervan, een sociaaleconomische analyse van de gevolgen van de kilometerheffing in Brussel en de andere twee Gewesten onontbeerlijk is. Hij betreurt het dus nogmaals dat hij momenteel niet over een dergelijke analyse kan beschikken, om zo zijn advies over de kwestie van de kilometerheffing voor zware voertuigen te kunnen toelichten. **De Raad** doet opmerken dat de twee andere gewesten hiermee tot op zekere hoogte bezig zijn, en wijst er meer specifiek op dat in het Waalse gewest momenteel een dergelijke analyse wordt verricht.

Deze analyse moet het immers toelaten om na te gaan wat de impact van de tarifiering is, met name op het niveau van de sector van het goederenvervoer en van de andere sectoren die gebruik maken van voertuigen die als zware voertuigen worden beschouwd, gezien de invoering van de kilometerheffing ter vervanging van het eurovignet de vervoerskosten zal doen toenemen. Deze analyse moet antwoorden geven op de volgende vragen: wat zijn de gevolgen van deze kilometerheffing op het volume en de kwaliteit van de tewerkstelling, op de mobiliteit, op de lokale economie, op de concurrentiepositie van de Gewesten ?, ...

Om te voorkomen dat het nieuwe systeem de sociale dumping nog versterkt, meent **de Raad** dat de bijkomende kosten in geen enkel geval de arbeidsvoorwaarden, noch de vergoeding van de bestuurders mogen verslechteren. Hij vraagt de gewestelijke Regering om de flankerende regelgevende maatregelen te nemen en om de flankerende vereiste wettelijke maatregelen voor te stellen.

Deze sociaaleconomische analyse zou aandachtig moeten zijn voor het feit dat Belgische ondernemingen die in de transportsector, maar ook in andere sectoren, werkzaam zijn, hoofdzakelijk KMO's zijn die dus meer kwetsbaar zouden kunnen worden gemaakt door de invoering van de kilometerheffing dan internationale ondernemingen waarvan de omvang verschillend is.

Tot slot zou een dergelijke sociaaleconomische analyse zich ook moeten buigen over de impact van deze kilometerheffing op andere projecten met betrekking tot het goederenvervoer, die momenteel worden besproken of lopende zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zo denkt **de Raad** aan de impact van deze kilometerheffing op een in het stadscentrum gevestigd stedelijk distributiecentrum (SDC) (bijvoorbeeld op het vlak van het succes van dit SDC, de rentabiliteit van dit SDC).

## 1.2 Kilometerheffing

**De Raad** betreurt het dat hij niet kan beschikken over een grondige analyse van de bepalende elementen, waarmee bij de berekening van de heffing rekening wordt gehouden. Dit gebrek aan informatie zorgt ervoor dat hij niet alle kaarten in handen heeft om zich met kennis van zaken uit te spreken. **De Raad** zou immers willen weten hoe de tarieven werden gekozen en hoe deze worden gerechtvaardigd.

Over het algemeen en zoals hij dit al vroeger heeft uitgedrukt<sup>1</sup>, is **de Raad** van mening dat indien een kilometerheffing wordt ingevoerd en om een effect op de verkeersopstopping te hebben, deze aan de volgende twee voorwaarden moet voldoen: slim zijn en op alle voertuigen kunnen worden toegepast.

Voor **de Raad** is het relevanter om het gebruik en niet langer het bezit van een voertuig te belasten, om zo de mensen bewuster te maken en hen ertoe aan te zetten om hun gedrag aan te passen (keuze van het soort voertuig, tijdstip van verplaatsing, ...). Dit vraagt een herziening van de belasting op inverkeerstelling en van de jaarlijkse verkeersbelasting. Aldus zou het gebruik kunnen worden belast aan de hand van de invoering van een slimme kilometerheffing voor alle voertuigen (lichte en zware voertuigen).

Om slim te zijn, moet de kilometerheffing niet alleen rekening houden met de lokalisatieaspecten en de milieucriteria, maar ook met het tijdstip van het gebruik (spits- versus daluren). De kilometerheffing voor lichte voertuigen zal enkel ten uitvoer kunnen worden gelegd op voorwaarde dat ze ook in de andere twee Gewesten kan worden toegepast en dat het wel degelijk om een vervanging van de op het bezit gebaseerde belasting en niet om een dubbele belastingheffing gaat.

In het geval van de kilometerheffing voor zware voertuigen, staat **de Raad** positief tegenover het feit dat voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven, waarvan de maximaal toegelaten massa meer dan 3,5 ton bedraagt en die gebruik maken van de Belgische wegen, via deze kilometerheffing bijdragen tot de kosten die hun gebruik van de Belgische wegeninfrastructuur met zich meebrengen.

---

<sup>1</sup> A-2014-018-ESR. Initiatiefadvies betreffende de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**De Raad** vindt het positief dat er in de gekozen tariefformule rekening wordt gehouden met de euro-emissieklasse.

Anderzijds stelt **de Raad** vast dat, in tegenstelling tot de andere twee Gewesten, deze kilometerheffing betrekking heeft op het volledige Brusselse wegennet. Hoewel **de Raad** wel degelijk begrijpt dat deze keuze ertoe strekt om een verschuiving van het verkeer van goederenvervoer van de hoofdwegen naar het secundaire wegennet te voorkomen, heeft hij niettemin vragen bij het bedrag dat de gewestelijke en gemeentelijke wegen werd toegewezen, die 2 tot 3 maal duurder zijn. **De Raad** vestigt de aandacht op het feit dat een tarief dat uiteindelijk hoger ligt om op het Brusselse grondgebied dan wel in de andere twee Gewesten te rijden, een ongunstige concurrentiepositie voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met zich zou kunnen meebrengen.

In het geval dat de andere twee Gewesten zouden 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 vastgelegd tegen een tarief dat niet hoger ligt dan het tarief dat in het Vlaams en het Waals Gewest werd vastgesteld, om zo niet in een ongunstige concurrentiepositie terecht te komen.

Tot slot is het voor **de Raad** van belang dat de tarieven maximum één keer in het jaar kunnen worden aangepast, met een voorafgaandelijke communicatie naar de betrokken belastingplichtigen toe, om zo een zekere voorzienbaarheid en doorzichtigheid te waarborgen van het tarief dat voor de kilometerheffing wordt vastgelegd.

### 1.3 Definitie van het type voertuigen waarop de kilometerheffing betrekking heeft

**De Raad** stelt vast dat de voertuigen waarop dit voorontwerp van ordonnantie betrekking heeft, deze zijn die in artikel 4, 16° worden gedefinieerd 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 de maximaal toegelaten massa meer dan 3,5 ton bedraagt.*

Welnu, bepaalde sectoren die geen deel uitmaken van de transportsector, maken als hulpmiddel voor hun hoofdberoep dagelijks gebruik van voertuigen die in de categorie van de hierboven gedefinieerde voertuigen vallen (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 geheel deze vrijstelling moeten worden omkaderd en aan strikte voorwaarden worden onderworpen, om zo buitensporigheden te voorkomen.

### 1.4 Controles en geldboetes

Om fraudeurs af te schrikken moeten de pakkansen groot zijn en moeten er dus dientengevolge controles worden verricht. En niet zonder reden is de belastingheffing op buitenlandse voertuigen één van de voornaamste rechtvaardigingen van het project. Bij gebrek aan controles zou het belang van de kilometerheffing voor zware voertuigen zelf in vraag kunnen worden gesteld.

**De Raad** heeft vragen bij de manier waarop de geldboetes zullen kunnen worden ingevorderd bij vervoerders wiens voertuig in het buitenland is ingeschreven. Hij eist 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.

**De Raad** vraagt zich af waarom er geen gradatie in de geldboetes werd voorzien, in functie van de ernst van de overtreding en het aantal overtredingen dat wordt begaan.

### 1.5 Bestemming van de ontvangsten van de kilometerheffing

**De Raad** maakt zich ongerust over het feit dat hij niet over nauwkeurigere cijfergegevens inzake het nettorendement van deze kilometerheffing kan beschikken. Hij meent dat er voorafgaandelijk een kosten-/batenanalyse zou moeten worden verricht en ter beschikking van de betrokken partijen zou moeten worden gesteld.

Bovendien vraagt **de Raad** zich af hoe en in welke verhouding de ontvangsten van de kilometerheffing zullen worden bestemd. Hij is trouwens verbaasd dat in artikel 3 van de memorie van toelichting het onderhoud van de bestaande weginfrastructuren en investeringen in ITS-oplossingen (Intelligent Transport Solutions) niet uitdrukkelijk onder de bestemmingen wordt vermeld, terwijl de impact van zware voertuigen op de weginfrastructuren de voornaamste rechtvaardiging voor de tarieven is.

### 1.6 Bijlage

**De Raad** vestigt de aandacht op het feit dat de aanleg van een nieuw wegennet een wijziging van de ordonnantie met zich kan meebrengen, gezien bijlage 1 van de ordonnantie alle wegen van het Brussels grondgebied opsomt die in de volgende categorieën worden ondergebracht : autosnelwegen en autosnelwegennet, overige gewestwegen met een tarief hoger dan nul eurocent en gemeentewegen met een tarief hoger dan nul eurocent.

\*  
\*       \*  
\*