

# Advies

## Samenwerkingsakkoord kilometerheffing voor vrachtwagens

Brussel, 18 oktober 2013

Adviesvraag: Voorontwerp van decreet houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van (...) 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 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

Adviesvrager: Vlaams minister-president Kris Peeters

Ontvangst adviesvraag: 3 oktober 2013

Adviestermijn: 30 kalenderdagen

Goedkeuring/bekrachtiging raad: 18 oktober 2013

# Inhoud

Krachtlijnen van het advies.....	4
1. Situering van de adviesvraag .....	5
2. Samenvatting van de adviesvraag.....	5
3. Vorige MORA-adviezen .....	6
Advies .....	8
1. Afsluiten samenwerkingsakkoord is zeer belangrijke stap .....	8
2. Tariefstructuur .....	8
3. Participatie over het betrokken wegennet .....	12
4. Vrijstellingen slechts beperkt toestaan.....	13
5. Handhaving is cruciaal.....	13
6. Werking Viapass transparant houden.....	14
7. Kilometerheffing koppelen aan hervorming verkeersbelasting .....	14
8. Aandacht voor de gebruiker .....	15

## Krachtlijnen van het advies

De MORA vindt het positief dat de drie gewestregeringen een samenwerkingsakkoord afsluiten voor het invoeren van de kilometerheffing voor goederenvervoer over de weg. Hiermee leggen ze een juridische basis voor één systeem in België, een belangrijk aandachtspunt voor de maatschappelijke aanvaardbaarheid van de maatregel.

Het debat binnen de MORA geeft aan dat de aanvaardbaarheid van de kilometerheffing gekoppeld wordt aan een aantal voorwaarden. Vooral de hoogte van de tarieven, die nu nog niet zijn vastgelegd, zal de gedragenheid van de kilometerheffing bepalen. Daarom blijft het belangrijk hierover met de stakeholders binnen de MORA te overleggen.

De gezamenlijke tariefmethodologie over de gewesten heen, die wordt vastgelegd in het samenwerkingsakkoord, vindt de Raad transparant en duidelijk. De tarieven kunnen maar volgens een beperkt aantal parameters variëren wat de duidelijkheid zeker ten goede komt.

De mogelijke tariefvariëaties binnen maar ook tussen de gewesten, kunnen tot ongewenste effecten leiden, zowel sociaaleconomisch als vanuit het mobiliteitsoogpunt. De Raad vraagt om met de drie gewesten afspraken te maken om de tarieven zo homogeen mogelijk te houden.

De MORA ondersteunt het doorrekenen van de externe kosten van goederenvervoer. De invoering van de kilometerheffing moet mee toelaten doelstellingen met betrekking tot emissiereducties van transport te halen, zoals voorzien in het Vlaamse luchtkwaliteit- en klimaatbeleid.

De bezorgdheid blijft over de impact op het concurrentievermogen van de Vlaamse havens en de wegtransportsector. De Raad vraagt om een volledige sociaaleconomische impactstudie uit te voeren.

Er is nood aan een participatietraject voor het vastleggen en uitbreiden van het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing is.

Andere aandachtspunten zijn:

- De kilometerheffing dient om gebruikers te responsabiliseren. Daarom moet het aantal vrijgestelde voertuigcategorieën zo beperkt mogelijk blijven.
- De objectieve en de subjectieve pakkans voor overtreders moet zo hoog mogelijk zijn. De dynamiek die voorzien is in het samenwerkingsakkoord door inkomsten te koppelen aan een goede handhaving in het desbetreffende gewest, ziet de MORA als een goede stimulans om deze pakkans te verzekeren.
- Open acces voorzien voor data over verkeersstromen
- Kilometerheffing en verkeersbelasting koppelen
- Blijvend aandacht besteden een hoge klantvriendelijkheid van het systeem.

# 1. Situering van de adviesvraag

In het Vlaamse Regeerakkoord 2009-2014 is opgenomen dat de Vlaamse Regering een kilometerheffing voor vrachtwagens wil invoeren tegen 2013. Het engagement van de drie gewesten om de kilometerheffing verder uit te werken is vastgelegd in het politiek akkoord van 21 januari 2011.

De MORA heeft tweemaal advies gegeven over de uitgangsprincipes van de kilometerheffing en de voorlopige architectuur.

De definitieve architectuur van de kilometerheffing is ondertussen vastgelegd door de Vlaamse Regering. Momenteel loopt een aanbestedingsprocedure voor het aanwijzen van de Single Service Provider (SSP) die het kilometerheffingssysteem moet operationaliseren.

Deze adviesvraag gaat over een samenwerkingsakkoord tussen de drie Belgische gewesten. Dit samenwerkingsakkoord bevat twee grote delen:

- Vastleggen van de principes van de kilometerheffing waartoe de gewesten zich engageren om deze tijdig om te zetten in wetgeving
- De oprichting van het interregionaal samenwerkingsverband Viapass, dat als enige aanspreekpunt zal dienen voor de SSP.

Zo wordt een wettelijke basis gelegd voor het gezamenlijk invoeren van een kilometerheffingssysteem in België.

# 2. Samenvatting van de adviesvraag

De MORA is om advies gevraagd over het instemmingsdecreet met het samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten betreffende de invoering van een kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot de oprichting van het interregionaal samenwerkingsverband Viapass.

Het samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten beoogt het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtwagens (> 3,5 ton). De twee belangrijkste redenen om het samenwerkingsakkoord af te sluiten zijn:

- Dat er een juridische basis nodig is voor het afsluiten van het DBFMO-contract met de SSP. Het samenwerkingsakkoord bepaalt de gemeenschappelijke principes die de gewesten in acht zullen nemen bij de uitvoering van de toekomstige gewestelijke regelingen inzake kilometerheffing (als belasting of als concessietolgeld).
- De oprichting van een samenwerkingsverband Viapass.

Er wordt geopteerd om de kilometerheffing, daar waar deze wordt ingevoerd als belasting, in te voeren met 2 componenten (infrastructuurheffing en externekostenheffing, geïntegreerd in één heffing). Waar de kilometerheffing wordt ingevoerd als concessietolgeld, wordt deze enkel ingevoerd als infrastructuurheffing.

Voorts zijn variaties mogelijk in functie van wegtype, gewichtsklasse en EURO-emissieklasse.

De interregionale entiteit Viapass heeft als belangrijkste taak om het (nog af te sluiten) DBFMO-contract met de Single Service Provider (SSP) op te volgen. Daarnaast krijgt Viapass een aantal technische bevoegdheden.

### 3. Vorige MORA-adviezen

De MORA formuleerde reeds twee adviezen over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens.

In zijn eerste advies<sup>1</sup> gaf de MORA zijn visie over een standpunt van de Vlaamse Regering waarin een aantal basisprincipes van de kilometerheffing werden voorgesteld. De Raad keurde zijn eerste advies goed op 30 maart 2009.

De Raad formuleerde zijn tweede advies<sup>2</sup> naar aanleiding van de goedkeuring van de Vlaamse Regering van een voorlopige architectuurnota voor de invoering van een Vlaamse kilometerheffing. In dit advies bekrachtigt de MORA zijn vorige advies en verduidelijkt een aantal van de ingenomen standpunten. De Raad keurde het advies goed op 24 september 2010.

De MORA geeft in het advies aan onder welke voorwaarden hij een draagvlak heeft gevonden voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtverkeer over de weg. De sleutelementen voor het draagvlak zijn voor de Mobiliteitsraad eenvoud en goede handhaving. Deze vereisten uiteten zich in een technisch eenvoudig systeem dat betrouwbaar is en klantvriendelijk, van toepassing is op een beperkt wegennet en slechts beperkte tariefvariaties kent.

De door het mobiliteitsmiddenveld geformuleerde voorwaarden maken dat de kilometerheffing beperkt mobiliteitssturend zal zijn, net zoals het systeem dat de Vlaamse Regering voorstelt. De MORA steunt het invoeren van de kilometerheffing toch omdat het alle vrachtvervoer over het uitgebreide Eurovignetwegennetwerk meer zal aanzetten om na te denken over hun gebruik en eerlijker zal beprijzen aangezien ook buitenlandse vrachtwagens dezelfde tarieven moeten betalen als de Vlaamse. De MORA-leden voorzien dat op termijn er wel mogelijkheden zijn om het instrument kilometerheffing mee in te zetten in het Mobiliteitsbeleid, passend in een verdere responsabilisering van het gebruik van alle vervoersmodi.

Andere belangrijke draagvlakbepalende elementen zijn de besteding van de inkomsten en de samenwerking binnen de Benelux omwille van de schaalvoordelen. De MORA vraagt om de netto-opbrengsten te gebruiken voor investering in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer. De MORA dringt er op aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur en om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer te beperken.

---

<sup>1</sup> MORA, Advies over het standpunt van de Vlaamse Regering tot invoering van een kilometerheffing - 30 maart 2009 - [www.mobiliteitsraad.be/node/2493](http://www.mobiliteitsraad.be/node/2493)

<sup>2</sup> MORA, Advies over kilometerheffing voor vrachtvervoer - 24 september 2010 - [www.mobiliteitsraad.be/node/3768](http://www.mobiliteitsraad.be/node/3768)

Om praktische redenen pleit de MORA voor één tarief en één toepasbaar wegennet in heel België. De MORA vraagt de Vlaamse Regering bovendien om de afstemming tussen het Vlaamse en Nederlandse systeem zo maximaal mogelijk te maken.

# Advies

De MORA formuleert in dit advies zijn standpunten over de principes van het voorliggende samenwerkingsakkoord, geeft aan voor welke punten de Raad een participatietraject wenselijk acht en herhaalt enkele aandachtspunten uit zijn vorige adviezen.

## 1. Afsluiten samenwerkingsakkoord is zeer belangrijke stap

Het ondertekenen van het samenwerkingsakkoord door de drie Belgische gewesten is een zeer belangrijke stap in het realiseren van een kilometerheffing<sup>3</sup> voor vrachtverkeer. Met de ondertekening engageren de drie gewesten zich om dezelfde principes van de kilometerheffing om te zetten in wetgeving. Hierdoor wordt de wettelijke basis gelegd voor het afsluiten van een DBFMO-contract<sup>4</sup> met de Single Service Provider (SSP) die het kilometerheffingssysteem zal operationaliseren. Het samenwerkingsakkoord voorziet de invoering van de kilometerheffing ten vroegste op 1 januari 2016.

Het samenwerkingsakkoord wordt afgesloten voor een periode van 12 jaar, de duurtijd van het DBFMO-contract met de SSP. Na afloop van het contract kunnen de gewesten het project herbekijken en beslissen om met dezelfde of een andere SSP verder te gaan en/of een nieuw systeem te overwegen.

De MORA ondersteunt de ondertekening van het samenwerkingsakkoord omdat zo de realisatie van het systeem concreter wordt. Met dit samenwerkingsakkoord wordt één systeem in België gecreëerd waarvoor de Raad steeds gepleit heeft.

Aangezien het samenwerkingsakkoord een aantal principes vastlegt die in wetgeving zullen omgezet worden, wil de MORA met dit advies nog een aantal aandachtspunten vanuit het maatschappelijk middenveld meegeven over de opgenomen principes.

## 2. Tariefstructuur

Het samenwerkingsakkoord bevat de tariefmethodologie waarmee de tarieven van de kilometerheffing zullen bepaald worden. Variaties in de tarieven zijn mogelijk volgens wegtype, gewichtsklasse, EURO-emissieklasse en externe kosten (waar de kilometerheffing als belasting wordt ingevoerd). De hoogte van de tarieven is nog niet bepaald.

---

<sup>3</sup> Wanneer in de tekst de term “kilometerheffing” voorkomt, wordt een kilometerheffing voor vrachtverkeer boven 3,5 ton MTM bedoeld.

<sup>4</sup> Een overeenkomst tussen de overheid en een private opdrachtnemer waarbij de opdrachtnemer instaat voor het ontwerpen (Design), bouwen (Build), financieren (Finance), onderhouden (Maintain) en exploiteren (Operate) van een infrastructuurproject.



De MORA vindt dat met de Vlaamse Regering met onderstaande principes rekening moet houden bij het bepalen van de hoogte van de tarieven.

### Eenvoudige en transparant samengestelde tarieven

De MORA heeft steeds gevraagd om duidelijke, eenvoudige en transparant samengestelde tarieven. In het samenwerkingsakkoord staan twee tariefmethodologieën opgenomen: één voor concessiewegen en één voor niet-concessiewegen, beide met een beperkt aantal variaties. Deze tariefmethodologieën zijn duidelijk en leiden slechts tot een beperkt aantal variaties.

In de opgegeven formules is de factor “basistarief” voorzien. Deze factor is de infrastructuurkosten die de overheid zal doorrekenen aan de gebruiker. De MORA vraagt om de bepaling hiervan op een transparante wijze te laten gebeuren.

### Tariefbepalende factoren

De tariefmethodologie voorziet variaties volgens EURO-emissieklasse, gewichtsklasse en type wegen.

De differentiatie volgens EURO-emissieklasse houdt het bevoordelen van milieuvriendelijke voertuigen in aangezien de EURO-emissieklasse een maat is voor de polluenten die een voertuig per kilometer uitstoot. De Raad ondersteunt dit en verwacht dat daardoor de milieupact van het volledige voertuigenpark kan verbeteren.

Tariefvariaties volgens gewichtsklasse (MTM) roepen bij de Raad vragen op. De Raad acht het aantal assen, wat gelinkt is aan de gewichtsklasse van het voertuig, een eenvoudiger te controleren parameter dan MTM. Aantal assen kan visueel vastgesteld worden, MTM controleren vraagt het controleren van de boorddocumenten en het wegen van het voertuig. De betere controleerbaarheid is voor de MORA een belangrijke factor. De Raad vraagt om alsnog te kiezen voor een tariefvariatie op basis van het aantal assen of anders om de keuze voor MTM beter te onderbouwen en dit terug te koppelen met het maatschappelijk middenveld.

De derde variabele is het wegennet. De tariefmethodologie voorziet dat er per wegtype (autosnelweg, autosnelwegring, overige gewestwegen, gemeentewegen) een variatie van het tarief mogelijk is. Het voorgestelde systeem zal beperkt mobiliteitssturend zijn. Daarom pleit de MORA om te werken met één tarief per voertuigcategorie over het hele netwerk zolang het systeem alleen voor goederenvervoer geldt. Dit schept duidelijkheid en vermijdt ongewenste effecten.

### Opletten met de effecten van variaties tussen de gewesten

De gewesten bepalen in het samenwerkingsakkoord eenzelfde tariefmethodologie over de gewesten heen. Door een verschillend beheerssysteem van het snelwegennet in de verschillende gewesten hebben de gewestregeringen beslist om het kilometerheffingssysteem, afhankelijk van in eigen beheer of in concessie, in te voeren als respectievelijk een belasting of een concessietolgeld.

Binnen deze methodologie hebben de gewesten de vrijheid om zelf de parameters te bepalen en deze aan te passen aan de noden van elk gewest. Dit heeft tot gevolg dat de hoogte van de tarieven kan verschillen tussen de gewesten. De MORA begrijpt waarom dit principe is opgenomen, aangezien de drie gewesten een zeer verschillende

structuur van wegennet, mobiliteitssituatie en ruimtelijke kenmerken hebben. Het hanteren van verschillende tarieven in de verschillende gewesten kan zorgen voor concurrentievervalsing of het optreden van mobiliteitseffecten zoals het verleggen van goederenstromen van een regio naar een andere. Specifiek denkt de Raad aan de oost-west assen aanwezig in Vlaanderen en Wallonië die voor verkeer op lange afstand als alternatieven van elkaar kunnen gelden. De Raad vraagt daarom om goede afspraken te maken tussen de gewesten om de homogeniteit van de tarieven zoveel mogelijk te bewaren.

### **Bezorgdheden wegnemen bij havens en wegtransportsector**

De MORA was een voorstander van het gemeenschappelijk invoeren van de kilometerheffing in de hele Benelux. Politieke ontwikkelingen in Nederland hebben er voor gezorgd dat daar de kilometerheffing op korte en middellange termijn niet zal ingevoerd worden.

Indien Vlaanderen een kilometerheffing zou invoeren zonder dat dit in Nederland gebeurde, vroeg de Raad om eerst de impact op de concurrentiepositie van de Vlaamse havens na te gaan vooraleer hierover een beslissing te nemen. De Vlaamse Regering heeft hiervoor een studie<sup>5</sup> laten uitvoeren. Deze studie geeft onvoldoende de impact weer en heeft de bezorgdheid van onder meer de havens en de transportsector niet kunnen wegnemen.

De MORA vraagt om de impact op de concurrentiepositie verder te onderzoeken. De Raad vraagt om een volledige sociaaleconomische impactstudie uit te voeren aangezien de oost-west trajecten, zowel haven- als andere internationale stromen, in de vorige studie onderbelicht werden. Deze studie moet de impact op de concurrentiepositie objectief in kaart brengen rekening houdend met alle effecten, zowel positief als negatief, van de invoering van de kilometerheffing, om een antwoord te bieden op de bezorgdheden. Daarnaast verwacht de Raad dat de studie beleidsaanbevelingen over tarieven, flankerend beleid,... bevat, mocht uit de studie blijken dat dit nodig is.

### **Maatschappelijke aanvaardbaarheid van de tarieven**

De EU-tolrichtlijn bepaalt de marges waarbinnen de tarieven van de kilometerheffing kunnen variëren. De hoogte van de tarieven binnen het Vlaamse systeem, is nog niet bepaald.

De tariefhoogte moet volgens de MORA de efficiëntie van het vervoerssysteem verhogen, de impact van transport op het milieu verminderen en leiden tot een grotere responsabilisering en variabilisering van de kosten van de gebruiker.

Als randvoorwaarde voor de tarieven heeft de Vlaamse Regering gesteld dat de invoering van de kilometerheffing de concurrentiekracht van de transportsector slechts beperkt mag beïnvloeden. Daarom verwacht de MORA dat de tarieven zullen afgestemd worden op deze in de omringende landen om negatieve effecten op de concurrentiepositie minimaal te houden.

---

<sup>5</sup> Blauwens, G., Meersman, H., Sys, C., Van de Voorde, E., Vanellander, T., 2011, Kilometerheffing in Vlaanderen, De impact op havenconcurrentie en logistiek, Steunpunt Goederenstromen, Antwerpen, 54 p.

Bij het vaststellen van de tarieven volgens de door de MORA gevraagde benchmark, is te verwachten dat er meerinkomsten zullen zijn. De MORA vraagt om, zoals de Europese Richtlijn voorziet, de opbrengsten te gebruiken voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. De MORA dringt erop aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur. Daarnaast moeten deze inkomsten ook gebruikt worden voor het beperken van de externe kosten.

Bij het bepalen van de hoogte van tarieven roept de Raad opnieuw op om de principes duidelijk, eenvoudig en transparant, te respecteren en de stakeholders, binnen het kader van de Mobiliteitsraad, tijdig te betrekken. Het is noodzakelijk voor het maatschappelijk draagvlak om de tariefhoogtes te bepalen in samenspraak met de betrokkenen.

### Externe kosten doorrekenen

Volgens Europese Richtlijn 2011/76/EU tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG mogen lidstaten een externekostenheffing aanrekenen met het oog op het terugverdienen van de opgetreden kosten in verband met de door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging (deeltjes en ozonprecursoren zoals stikstofoxide en vluchtige organische stoffen) en/of door het verkeer veroorzaakte geluidshinder.

In het samenwerkingsakkoord is opgenomen dat de doorrekening van de externe kosten kan gebeuren voor de kilometerheffing waar ze als belasting wordt ingevoerd. Aangezien dit in Vlaanderen het geval is, kan de Vlaamse Regering opteren om deze kosten door te rekenen.

De MORA ondersteunt het doorrekenen van deze externe kosten. Voor CO<sub>2</sub>, dat niet kan doorgerekend worden in de kilometerheffing, pleit de MORA ervoor verder gebruik te maken van het bestaande instrument van de accijnzen.

De MORA vraagt de internalisering van de externe kost van het vrachtverkeer te koppelen aan een tarief afhankelijk van de EURO-emissienorm. Zo zullen hogere externe kosten worden aangerekend aan voertuigen met een lagere EURO-emissienorm, wat de doelstelling om de milieu-impact van het voertuigenpark te verminderen ondersteunt.

De uitstoot van het vrachtvervoer over de weg vormt een aanzienlijk aandeel in de totale uitstoot van het wegverkeer voor CO<sub>2</sub> en andere luchtvervuilende pollutanten. Momenteel ligt Vlaanderen niet op koers<sup>6</sup> om haar CO<sub>2</sub>-emissiereductie doelstelling in de niet-ETS te halen tegen 2020. De Europese Commissie wees er in haar 7<sup>de</sup> aanbeveling van 2012 op dat er maatregelen moeten getroffen worden voor het terugdringen van de emissies door het wegverkeer<sup>7</sup>. De kilometerheffing is volgens de VITO studie ter voorbereiding van het Vlaams Klimaatbeleidsplan één van de weinige maatregelen die voor zulke emissiereducties kan zorgen.

Tegelijk is Vlaanderen in overtreding met bepaalde luchtkwaliteitsnormen. De maatregelen en doelstellingen die opgenomen zijn in het luchtkwaliteitsplan in het kader van

---

<sup>6</sup> Zie VRIND-indicatoren – Studiedienst Vlaamse Regering, 2013, VRIND 2013 – Vlaamse Regionale Indicatoren, Brussel, 469 p.

<sup>7</sup> [http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/nd/csr2012\\_belgium\\_nl.pdf](http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/nd/csr2012_belgium_nl.pdf)

de uitstelaanvraag voor NO<sub>2</sub> lopen vertraging op<sup>8</sup>. In dit aan de EU voorgelegde plan staat dat de kilometerheffing zou ingevoerd worden in 2013 en dat de tarifiëring sturend zou zijn op minstens zes kenmerken. De invoerdatum loopt dus een belangrijke vertraging op wat het behalen van de doelstellingen uit het plan bemoeilijkt.

Uit het debat in de Mobiliteitsraad blijkt dat een effectieve en volledige doorrekening van de externe kosten per sector meer maatschappelijk verdedigbaar is indien deze voor alle modi in de goederenvervoersector geldt.

### Hou tariefwijzigingen beperkt en voorspelbaar

De MORA heeft in zijn vorig advies aangedrongen om tariefwijzigingen op voorspelbare tijdstippen te laten gebeuren. De MORA is verbaasd dat in het samenwerkingsakkoord is opgenomen dat de gewesten ten minste vier maanden op voorhand tariefwijzigingen moeten doorgeven en in het eerste jaar dat de kilometerheffing operationeel is, slechts 1 maand.

De MORA wenst opnieuw te benadrukken dat voorspelbaarheid van de tarieven zeer belangrijk is voor de transportsector omdat ze dan kunnen meegenomen worden bij de planning van investeringen, afschrijvingen en de, meestal jaarlijkse, prijsherziening. Om die reden is een maandelijks aanpassing, zoals mogelijk gemaakt in het samenwerkingsakkoord, voor de sector niet haalbaar. De MORA stelt voor de tarieven maximaal één maal per jaar aan te passen, de tariefwijzigingen minimaal zes maanden op voorhand aan te kondigen en aanpassingen slechts door te voeren met een volle cent per kilometer. De voorspelbaarheid op lange termijn (minimaal vijf jaar) verdient aanbeveling om transportondernemers optimaal te sturen bij hun aankoop- en afschrijfpolitiek.

## 3. Participatie over het betrokken wegennet

Volgens de definitieve architectuur van de kilometerheffing is het volledige wegennet binnen het grondgebied van de gewesten onderhevig aan de kilometerheffing. De gewesten bepalen zelf op welke wegen het tarief hoger is dan nul. Op het wegennet dat onder het huidige toepassingsgebied van het Eurovignet valt, zal vanaf de start van de kilometerheffing een tarief hoger dan nul gelden.

De MORA vindt het uitgebreid Eurovignetwegennetwerk<sup>9</sup> een goed startpunt voor de kilometerheffing op dit netwerk omdat het de meeste goederenstromen bevat. De Raad kan instemmen met het op termijn uitbreiden van het netwerk met wegen waarop verrijdingsverkeer wordt vastgesteld. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om op risi-

---

<sup>8</sup> <http://www.lne.be/themas/luchtverontreiniging/bijlage1-luchtkwaliteitsplan-v5.pdf>

<sup>9</sup> Het Eurovignetnetwerk, zoals vastgelegd in het KB van 8 september 1997, aangepast aan de huidige mobiliteitssituatie en uitgebreid met routes waarop verrijdingsgedrag wordt vastgesteld.

Koninklijk Besluit van 8 september 1997 tot bepaling van het wegennet waarop het Eurovignet van toepassing is – verschenen in het Belgisch Staatsblad op 21 oktober 1997

cotrajecten nulmetingen uit te voeren om uitbreiding van het netwerk te kunnen verantwoorden aan het maatschappelijk middenveld en het Vlaams Parlement.

De MORA vraagt om bij het vastleggen en het uitbreiden van het netwerk een participatietraject met de stakeholders te voorzien en de rol van de MORA hierin te erkennen.

## 4. Vrijstellingen slechts beperkt toestaan

De Europese Richtlijn voorziet het kilometerheffingssysteem moet gelden voor alle voertuigen van meer dan 3,5 ton MTM. Het Belgische kilometerheffingssysteem zal ingevoerd worden voor deze voertuigcategorieën, zoals is opgenomen in de definitieve architectuur.

De Eurovignetrichtlijn staat voor bepaalde types voertuigen uitzonderingen en vrijstellingen toe op het toepassingsgebied van de voertuigen.

Het samenwerkingsakkoord voorziet vrijstellingen voor voertuigen van defensie, bescherming burgerbevolking, brandweer, politie, voertuigen speciaal en uitsluitend voor medische doeleinden en voertuigen die slechts af en toe op de openbare weg rijden en uitsluitend gebruikt worden voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden. De gewesten kunnen zelf bijkomende vrijstellingen invoeren.

Voor de MORA moet de kilometerheffing de gebruikers responsabiliseren bij het gebruik van het infrastructuurnetwerk. Binnen de Raad bestaat er een draagvlak voor de vrijstellingen die zijn opgenomen in het samenwerkingsakkoord, maar vraagt om in het samenwerkingsakkoord de mogelijkheid te schrappen om de gewesten bijkomende vrijstellingen te laten bepalen. Bijkomende vrijstellingen kunnen de concurrentiepositie van de bedrijven schaden.

De MORA vraagt om de definitie van voertuig, zoals opgenomen in artikel 1 18° van het samenwerkingsakkoord, aan te passen zodat alle voertuigen die goederenvervoer over de weg doen onder de definitie vallen.

## 5. Handhaving is cruciaal

Het draagvlak voor de kilometerheffing is gelinkt aan een goede handhaving. De MORA heeft steeds gepleit voor een zeer hoge subjectieve en objectieve pakkans. Dit komt het draagvlak ten goede.

In het samenwerkingsakkoord is opgenomen dat elk gewest verantwoordelijk is voor de handhaving op zijn grondgebied. Door het toepassen van het territorialiteitsbeginsel krijgt ieder gewest de opbrengsten van de kilometers die gereden en gedetecteerd zijn op zijn grondgebied. Aangezien een goede handhaving leidt tot hogere inkomsten voor de gewesten wordt zo een dynamiek gecreëerd bij de gewesten om volop in te zetten op deze handhaving. De MORA ondersteunt deze responsabilisering.

Aansluitend vraagt de Raad een scherper toezicht van de handhaving voor voertuigen die zich in de gewichtsklasse rond 3,5 ton MTM bevinden en voertuigen die slechts

onder bepaalde voorwaarden zijn vrijgesteld van de kilometerheffing zoals landbouwvoertuigen.

## 6. Werking Viapass transparant houden

Met het samenwerkingsakkoord wordt, naast het vastleggen van principes over de kilometerheffing, ook de interregionale entiteit Viapass opgericht. Viapass zal onder meer het contract met de Single Service Provider opvolgen en fungeren als enig aanspreekpunt voor de SSP.

De Raad vindt het belangrijk dat Viapass relevante informatie ook terugkoppelt naar het middenveld. Een mogelijk manier om deze informatie te verspreiden is via het jaarlijks activiteitenverslag dat voorzien is in het samenwerkingsakkoord. De Raad vraagt aan de Vlaamse Regering om dit te voorzien in het beheerscontract dat de regeringen zullen afsluiten met Viapass.

De financiering van Viapass zal gebeuren volgens een verdeelsleutel die is afgesproken tussen de gewesten op basis van politieke afspraken. Hij voorziet een beperkte solidariteit tussen de gewesten over de uitgaven. Het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest zullen, in vergelijking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, procentueel meer bijdragen aan Viapass dan wat ze op basis van het aantal afgelegde kilometer op hun grondgebied zouden moeten doen. De Raad begrijpt deze keuze. De verdeelsleutel die gehanteerd wordt voor het bepalen van de beschikbaarheidsvergoeding volgt wel de verwachte verdeling van het aantal afgelegde voertuigkilometers per gewest. Zo wordt een transfer tussen de gewesten op het vlak van opbrengsten vermeden.

De Single Service Provider zal door het kilometerheffingssysteem informatie verzamelen over de verkeersstromen over de weg. De MORA vraagt een open acces van de verkregen data voor beleidsopvolging en onderzoek. Bovendien kan het in realtime ter beschikking stellen van deze data opportuniteit betekenen voor de ITS-sector die via te ontwikkelen toepassingen meer en sneller accurate data over de mobiliteitssituatie tot bij de weggebruiker kan brengen.

De MORA heeft eerder in dit advies aangegeven dat de Raad kan instemmen met het uitbreiden van het netwerk waarop de kilometerheffing is verplicht indien er op bepaalde routes vermijdingsverkeer wordt vastgesteld. De MORA ziet het als een taak van Viapass om op risicoroutes nulmetingen te laten uitvoeren en eventuele uitbreidingen van het netwerk cijfermatig te onderbouwen.

## 7. Kilometerheffing koppelen aan hervorming verkeersbelasting

In het samenwerkingsakkoord is opgenomen dat de drie gewesten zullen afzien van het innen van het Eurovignet, omdat de Europese wetgeving niet toestaat om voor dezelfde wegen zowel een tijds- als afstandsgebonden heffingssysteem te hebben.

De MORA vraagt duidelijkheid over de verdere hervorming van de verkeersbelastingen. Bij de afschaffing van het Eurovignet verwacht de Raad dat de Vlaamse Regering voor voertuigen tussen 3,5 ton en 12 ton de verkeersbelasting afschaft en voor voertuigen boven 12 ton de minimumtarieven hanteert.

Bij het hervormen van de bestaande belastingen is het vermijden van het optreden van ongewenste effecten een aandachtspunt. De kilometerheffing zal gelden op het volledige wegennet maar op een deel van het wegennet zal een nultarief gelden. Dat kan tot gevolg hebben dat voertuigen die enkel gebruik maken van het wegennet waarop een nultarief geldt, onbelast zijn. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om binnen haar bevoegdheid de nodige regelgevende of fiscale maatregelen te nemen die distorties en ongewenste effecten zo veel mogelijk vermijden.

Zo vraagt de MORA vooral aandacht voor de prijszetting bij de categorieën rond 3,5 ton en 12 ton MTM. Voor de voertuigen rond 12 ton MTM kunnen ongewenste effecten vermeden worden door gebruik te maken van doordachte tarieven. Om voor de lichte vrachtvoertuigen een verschuiving te vermijden naar voertuigen onder de 3,5 ton vraagt de MORA om een flankerend beleid uit te werken.

## 8. Aandacht voor de gebruiker

De relatie met de gebruiker is voor de MORA een belangrijk aandachtspunt. In de definitieve architectuur voor het systeem van kilometerheffing komt deze relatie uitgebreid aan bod en houdt deze rekening met eerder geformuleerde bezorgdheden. In het samenwerkingsakkoord mist de MORA nog enkele punten die hij onder de aandacht van de Vlaamse Regering wenst te brengen.

Ervaringen in Duitsland hebben geleerd dat gebruikers nood hebben aan een neutraal en onafhankelijk aanspreekpunt waar ze terecht moeten kunnen met vragen rond boetes, betalingen,... Binnen de definitieve architectuur is voorzien dat de SSP zelf een ombudsdienst moet voorzien waar gebruikers terecht kunnen met vragen en klachten. De MORA vindt dit positief maar vraagt garanties in te bouwen dat deze neutraal en onafhankelijk kan werken.

In het kader van de administratieve vereenvoudiging en om de klantvriendelijkheid van het systeem te verhogen zou de MORA bij de gegarandeerde betaalmiddelen alle courante betaalmiddelen willen opnemen. Naar Duits voorbeeld ziet de MORA een meerwaarde in het voorzien van een tool waarmee op voorhand voor een traject de hoogte van de kilometerheffing kan berekend worden.