

KILOMETERHEFFING VOOR VRACHTWAGENS VANAF 1 APRIL 2016

In 2011 sloten de drie gewesten een akkoord om een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. Dat vertaalde zich in 2014 in een samenwerkingsakkoord. Op 18 mei keurde de Vlaamse regering het voorontwerp van decreet goed dat de kilometerheffing voor vrachtwagens invoert. Hiermee trekt ze het Europese principe 'De gebruiker/vervuiler betaalt' door naar het vrachtvervoer. Ze wil de kilometerheffing invoeren tegen 1 april 2016, dus zeer snel.

Boerenbond

Heffing naargelang impact op het milieu, gebruik en slijtage wegnnet

De kilometerheffing voert – ter vervanging van het Eurovignet – een variabel bedrag per kilometer in, gedifferentieerd in functie van de Euro-emissieklasse en maximaal toegelaten massa (MTM). Het bedrag weerspiegelt zo enerzijds het gebruik van en de slijtage aan het wegnnet (infrastructuurheffing) en anderzijds de impact op het milieu (externe kostenheffing). De heffing is verschuldigd op een aantal autosnelwegen en een beperkt aantal gewestwegen door binnen- én buitenlandse vrachtwagens.

On Board Unit (OBU)

Elke houder van een voertuig met een MTM vanaf 3,5 ton zal een 'On Board Unit' (OBU) moeten installeren vóór hij zich ermee op de openbare weg begeeft. De bestuurder moet de aanwezigheid en het functioneren van de OBU steeds controleren. De OBU registreert de toelichtige kilometers met GPS-technologie en combineert deze met een gegarandeerde inning (bijvoorbeeld een betaalkaart). De houder sluit hiervoor een overeenkomst met een dienstverlener, die op basis van de elektronische registratie het verschuldigde bedrag int en doorstort aan de Vlaamse overheid. Het Vlaams gewest bepaalt de toelichtingsvoorwaarden en procedures voor de dienstverleners en staat in voor de handhaving via bestraffing met administratieve geldboetes (1000 euro/inbreuk voor een periode van 3 uur) of uitzonderlijk met strafsancities. Terwijl het Eurovignet van toepassing was op transport vanaf 12 ton, moet de kilometerheffing betaald worden vanaf 3,5 ton. Daarenboven geldt ze niet alleen voor voertuigen die 'uitsluitend' voor goederenvervoer ingezet worden, maar ook voor voertuigen met een 'gemengd' gebruik.

Tarief kilometerheffing

Het tarief is geïnspireerd op het Duitse systeem, met enkele correcties. De heffing varieert van 7,4 cent tot 20 cent/km. De minst vervuulende lichte vrachtwagens (MTM tussen de 3,5 en 12 ton en Euro norm 6) betalen het minimumtarief. Voor de meest vervuulende lichte vrachtwagens verdubbelt



de heffing bijna tot 14,6 cent. Voor de zware vrachtwagens (MTM groter dan 32 ton) bedraagt de heffing 12,8 cent voor de minst vervuulende en 20 cent voor de zwaarst vervuulende voertuigen. De gemiddelde heffing wordt geschat op zo'n 14 cent per kilometer (zie ook tabel).

Vrijstellingen voor land- en tuinbouw

Voor Boerenbond was een uitzondering voor landbouwvoertuigen de prioriteit. Er werd gevraagd om de vrijstellingen die gelden voor de Vlaamse verkeersbelasting en het Eurovignet door te trekken naar de kilometerheffing. Momenteel kan de land- en tuinbouwsector beroep doen op drie vrijstellingen. Ten eerste voor landbouwvoertuigen die uitsluitend voor land- en tuinbouw gebruikt worden. Ten tweede voor landbouwvoertuigen die gedeeltelijk voor land- en tuinbouw gebruikt worden (bijvoorbeeld loonwerk). En ten derde voor niet-landbouwvoertuigen die maximaal dertig dagen per jaar goederen vervoeren op de openbare weg (bijvoorbeeld vervoer naar de veiling). De eerste vrijstelling wordt decretaal verankerd: 'Voertuigen die de aard hebben van een landbouw-, tuinbouw- of bosbouwvoertuig, die in België slechts in beperkte mate op de openbare weg gebruikt worden en die uitsluitend gebruikt worden voor landbouw-, tuinbouw-, visteelt- en bosbouwwerkzaamheden.' Essentieel is dus een dubbel criterium: landbouwvoertuigen én landbouwgebruik. Aannemers die met een tractor wegenwerken uitvoeren, vallen dus niet onder deze vrijstelling.

De twee andere vrijstellingen bleken zeer moeilijk haalbaar. De belangrijkste argumenten tegen de vrijstelling bij 'gemengd' gebruik waren de moeilijke controle en het blijvende risico op misbruik. Het belangrijkste argument dat aangehaald werd tegen de derde vrijstelling is, dat de vroegere 'disproportionaliteit' precies verdwijnt door de variabele kilometerheffing. De concrete impact op het vervoer naar de veiling zal verder sterk afhangen van het type vrachtwagen en het aantal kilometers gereden over het tolwegennet.



▲ Voor Boerenbond was een uitzondering voor landbouwvoertuigen prioritair

Beperkt tolwegennet

Naast de vrijstelling voor landbouwvoertuigen vroeg Boerenbond een beperkt tolwegennet, een verlaagd tarief voor vrachtwagens tussen 3,5 en 12 ton en financiële compensaties. Mee onder druk van Boerenbond heeft de Vlaamse regering het initiële voorstel grondig bijgestuurd. Het tolwegennet werd niet uitgebreid en blijft beperkt tot het eurovignetnetwerk. Het tolwegennet omvat alle autosnelwegen en een beperkt aantal gewestwegen (13,7% van alle gewestwegen).

VOORGESTELDE BEDRAGEN KILOMETERHEFFING (MEI 2015)

Euronorm	3,5 - 12 ton	12 - 32 ton	Vanaf 32 ton
0	0,146	0,196	0,200
1	0,146	0,196	0,200
2	0,146	0,196	0,200
3	0,126	0,176	0,180
4	0,095	0,145	0,149
5	0,074	0,124	0,128
6	0,074	0,124	0,128
Wijziging*	-0,062 [-36%]	-0,012 [-7%]	-0,014 [-8%]

Tarieven en compensaties

Voor al voor de gewichtsklasse 3,5 tot 12 ton werden de tarieven uit het initiële voorstel verlaagd (-36%). Tevens werd het tarief van de twee meest milieuvriendelijke voertuigklassen (Euronorm 5 en 6) gelijk geschakeld. Verder voorziet de Vlaamse regering in een aantal financiële compensaties: een afschaffing van het eurovignet, een afschaffing van de verkeersbelasting voor voertuigen tussen 3,5 en 12 ton, een vermindering van de verkeersbelasting voor de andere voertuigen, de fiscale aftrekbaarheid van de heffing en nog enkele verder uit te werken flankerende maatregelen (ook voor de land- en tuinbouwsector).

De Vlaamse regering heeft in grote lijnen rekening gehouden met de specifieke vragen vanuit de land- en tuinbouwsector. Er zijn ook minpunten – voornamelijk dat niet alle actuele vrijstellingen doorgetrokken worden –, maar de belangrijkste prioriteit, namelijk een vrijstelling voor landbouwvoertuigen, werd verkregen. ■