|  |  |
| --- | --- |
|   |  |
| notakilometerheffing  |
| 3 november 2015  |

|  |  |
| --- | --- |
| **nota opgemaakt door** | Margo Swerts |
| **DOSSIERNR°** | 00000 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| WVI | BARON RUZETTELAAN 35 | T +32 50 36 71 71 |
| www.wvi.be | 8310 BRUGGE | E wvi@wvi.be |

Inhoudsopgave

[timing 1](#_Toc434324344)

[WAT 1](#_Toc434324345)

[tarieven 1](#_Toc434324346)

[Hoe 2](#_Toc434324347)

[Welke wegen 2](#_Toc434324348)

[vermoedelijke Gevolgen voor gemeentes 4](#_Toc434324349)

[wetgevend kader 4](#_Toc434324350)

# timing

Vanaf 1 april 2016 kan én zal er een kilometerheffing worden ingevoerd in de drie gewesten van België.

# WAT

De kilometerheffing is voorzien voor alle vrachtwagens van meer dan 3,5 ton.

De kilometerheffing vervangt het eurovignet en de verkeersbelasting wordt verlaagd. Voor de kleinste vrachtwagens wordt de verkeersbelasting zelfs afgeschaft. Binnenlandse transporteurs zullen de kilometerheffing mogen aftrekken van de vennootschapsbelasting.

Er zal ook een (tweede) proefproject rond kilometerheffing voor personenwagens worden opgezet. De intentie is om ook voor personenwagens een kilometerheffing in te voeren, samen met een hervorming van de verkeersbelastingen. Dit is echter een lange termijnvisie.

Eurovignet

Het eurovignet is een recht voor het gebruik van het wegennet door motorvoertuigen en samengestelde voertuigen bedoeld of uitsluitend gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg en waarvan de maximaal toegelaten massa (MTM) minimum 12 ton bedraagt.

Het Belgische eurovignet maakt deel uit van een stelsel dat gemeenschappelijk is voor 5 landen van de EU waar het van kracht is, met name België, Denemarken, Luxemburg, Nederland en Zweden. Dit houdt in dat dit gebruiksrecht, eenmaal geïnd, de belastbare voertuigen toelaat zonder formaliteiten op het grondgebied van deze vijf landen te rijden.

Tarieven eurovignet zijn afhankelijk van het aantal assen (kostprijs per jaar):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Ten hoogste 3 assen | 4 assen of meer |
| Emissienorm niet-EURO  | € 960  | € 1550 |
| Emissienorm EURO I  | € 850  | € 1400 |
| Emissienorm EURO II  | € 750  | € 1250 |

ten hoogste 3 assen 4 assen of meer

Duitsland heeft het eurovignet reeds vervangen door een systeem van rekeningrijden voor vrachtwagens zwaarder dan 12 ton (de zogenaamde LKW - Maut). De Vlaamse tarieven (zie verder ) zijn lager dan de tarieven in Duitsland.

# tarieven

De tarieven voor kilometerheffing zijn afhankelijk van het type weg, gewichtsklasse en emissieklasse.

De zwaarste en de meest vervuilende vrachtwagens betalen het hoogste tarief. Een vrachtwagen uit de meest vervuilende klasse (Euronorm 0) die bovendien zwaarder is dan 32 ton, betaalt bijvoorbeeld het maximumtarief van 0,2 euro per km afgelegde weg.

Een aantal voertuigen wordt vrijgesteld van heffing.

Een aantal voertuigen die uitsluitend gebruikt worden door defensie, de brandweer, de politie en medische diensten, worden vrijgesteld. Ook landbouwvoertuigen die exclusief voor landbouw ingezet worden, zullen vrijgesteld worden.



De tarieven zijn gelijk voor Vlaanderen, Wallonië en autosnelwegennet van Brussel.

Voor binnenstedelijk gebied van Brussel (regionale en lokale geselecteerde assen) zijn de tarieven hoger. Er is daarenboven meer differentiatie tussen euronorm 5 en 6.

Emissienormen voor vrachtwagens

Voor vrachtwagens worden de emissies van de motor gereglementeerd. De emissienormen zijn afhankelijk van volgende emissiewaardes: CO, HC, NOx, NH3, PM, …

De Europese wetgevende basis voor de emissienormering van zware voertuigen is Richtlijn 88/77/EEC, die geamendeerd is door Richtlijn 1999/96/EC betreffende de Euro 3,4 en 5 standaard voor de jaren 2000 tot 2008. In de richtlijn zijn tevens emissienormen vastgelegd voor lage emissievoertuigen (EEV, enhanced environmentally friendly vehicle).

Vrachtwagens van euronorm 5 stoten gemiddeld dertig maal meer stikstofoxiden (NOx) uit dan de recente euro 6 – vrachtwagens. In Vlaanderen zullen ze toch hetzelfde tarief moeten betalen.

# Hoe

Elke vrachtwagen zal over een OBU - On-Board Unit - moeten beschikken.

Deze OBU’s kunnen sinds 1 oktober 2015 aangeschaft worden. (Op termijn zullen deze OBU’s vermoedelijk ook in andere Europese landen gebruikt worden.)

Deze kan zelf geïnstalleerd worden door de chauffeur of uitgevoerd worden aan de grensovergangen.

De OBU registreert via satelliettechnologie welke afstand de vrachtwagen aflegt op welke weg. Het aantal verreden kilometers wordt via draadloze technologie doorgeseind aan een verwerkingscentrum, waar aan de hand van de geldende tarieven een factuur opgemaakt zal worden.

Chauffeurs die België verlaten, zullen hun OBU kunnen inleveren aan een verdeelpunt, waarna ze afrekenen en hun waarborg (135 eur) terug krijgen.

Wie niet betaalt of fraudeert op de tolwegen, zal via detectie-apparatuur opgespoord kunnen worden. Overtreders krijgen een boete, of worden onderschept door een controleteam en moeten zich meteen in regel stellen.

Er zullen vaste, flexibele en mobiele controles uitgevoerd, en dit op alle Belgische wegen.

# Welke wegen

De heffing zal gelden op [alle snelwegen en een aantal grote gewestwegen](http://www.n-va.be/sites/default/files/documents/PDF/kilometerheffing_vrachtwagens_-_wegen_met_tarief.pdf). De gebieden rond de zeehavens worden vrijgesteld.

Voor de regio Westhoek werden volgende wegen geselecteerd:

* E40
* N8 (vanaf N34 Koksijde tot N38 te Ieper)
* N8 (Ieper – Menen – Kortrijk)
* N8 (doorheen Ieper ) – Volgens decreet werd de volledige N8 geselecteerd van Brussel tot Koksijde. Dus ook de route doorheen Ieper-centrum.
* A19



De selectie van deze wegen werd als volgt uitgevoerd:

* Alle autosnelwegen E- en A-wegen
* Alle N-wegen met nummers 0 tot 9 (bv. N8)
* Voor N-wegen met twee nummers werden enkel de wegen eindigend op een 0 weerhouden (bv. N50,…)

Er werd dus geen rekening gehouden met de meer gangbare wegencategorisering.

Dit leidt tot absurde situaties.

De N38 – ring rond Ieper en geselecteerd als primaire as - werd niet aangeduid voor kilometerheffing. De N8 – secundaire as I tussen Veurne en Ieper en zelfs lokale weg vanaf Ieper tot Menen - werd over zijn volledige tracé geselecteerd, ook door het centrum van Ieper.

Ook De N58 – primaire II - werd niet geselecteerd voor kilometerheffing.

Tussen Brugge en Kortrijk werden de E403 en de N50 geselecteerd. De N32 heeft een sterk vergelijkbare noord-zuid relatie tussen beide steden. Deze weg werd niet geselecteerd, niettegenstaande de N32 een zelfde wegencategorisering heeft als de N50 – secundaire weg II.

# vermoedelijke Gevolgen voor gemeentes

* kilometerheffing op N8

De N8 werd over zijn volledige traject geselecteerd.

Het traject van de N8 (vanaf N38 tot aansluiting met de E40) bedraagt 27 km. Het te betalen bedrag varieert van 2 eur tot 5,4 eur afhankelijk van type voertuig en uitstootklasse. Een vrachtwagen tussen 3,5 ton en 12 ton met euronorm 6 betaalt slechts 2 eur voor een enkele rit. Een vrachtwagen van > 32 ton met euronorm 2 of lager betaalt 5,4 eur voor een enkele rit.

De selectie van de N8 is een spijtige zaak en zal er vermoedelijk toe leiden dat er alternatieve wegen worden gekozen om de heffingen te vermijden.

Parallel aan de A19 is het dan weer een goede zaak dat beide alternatieve routes werden geselecteerd en geen alternatieve weg door de kernen kan genomen worden.

Gevolg ? vermoedelijk meer vrachtverkeer op (omliggende) lokale wegen en gewestwegen (N369 – N35)

Mogelijke aanpak gemeentes ? zonale tonnagebeperking binnen een maas van secundaire/primaire wegen zodat op zijn minst de lokale wegen en kernen ontzien worden (bv. maas N369 – N364 – N8 – N38)

* vrachtwagens uit gemeentelijke vloot

De vrachtwagens in beheer van gemeentes (bv. onderhoud wegen, TD, ed) zullen eveneens een kilometerheffing moeten betalen als ze over de geselecteerde wegen rijden.

# wetgevend kader

* Decreet tot invoering van kilometerheffing (30 juni 2015)
* publicatie in Belgisch Staatsblad (3 juli 2015) voor regio Vlaanderen
* emissieklassen – Europees wetgevende basis : Richtlijn 88/77/EEC