Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN BEGROTING EN FINANCIËN, VLAAMSE RAND, ONROEREND ERFGOED EN DIERENWELZIJN
DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, HAVENS EN SPORT

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: **- Goedkeuring en machtiging tot ondertekening van 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 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**
- tweede Principiële goedkeuring van het instemmingsdecreet

Samenvatting

Dit Samenwerkingsakkoord wijzigt 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 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. Dit voorontwerp heeft als doelstelling een secundair heffingssysteem in de kilomterheffing in te voeren, de terminologie in het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 daaraan te passen, het Samenwerkingsakkoord in overeenstemming te brengen met het AVG en de taken van de interregionale entiteit Viapass aan te passen.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT/BELEIDSDOELSTELLING

- Beleidsveld: Financiën en Begroting
- Inhoudelijk Structuurelement: Fiscaliteit
- Beleidsdoelstelling: 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 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.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het voorontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2025/260 van 8 juli 2025.

De Inspectie van Financiën gaf een gunstig advies op 10 juli 2025. De opmerkingen van de inspectie vereisen geen aanpassingen.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 11 september 2025.

De Vlaamse Regering hechtte haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van instemmingsdecreet op 26 september 2025.

Het advies van de SERV werd bekomen op 20 oktober 2025. Dit advies geeft geen aanleiding tot wijzigingen.

Het advies van de MORA werd bekomen op 16 oktober 2025. De pertinente opmerkingen van de MORA zullen worden meegenomen bij de verdere uitvoering van dit Samenwerkingsakkoord. De Vlaamse Regering zal bovendien, wanneer door alle gewesten met dit Samenwerkingsakkoord werd ingestemd, een Besluit van de Vlaamse Regering nemen om de instanties aan te duiden die de geanonimiseerde en gepseudonimiseerde gegevens kunnen ontvangen op basis van artikel 36/38 van het Samenwerkingsakkoord. Na de principiële goedkeuring van dit besluit, zal de MORA hierover om advies worden gevraagd.

Het advies van de VTC werd bekomen op 18 november 2025. De tekst van het Samenwerkingsakkoord werd door viapass, in samenspraak met advocatenkantoor Eubelius gewijzigd om tegemoet te komen aan de in het advies geformuleerde opmerkingen. Een uitgebreide bespreking van de opmerkingen, en de wijzigingen die daarmee gepaard gingen gaat als bijlage.

Op 10 april 2026 verleende de Gegevensbeschermingsautoriteit een advies, dat werd gevraagd door de minister van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest bevoegd onder meer voor Financiën en Begroting op 12 januari 2026 en door de minister van het Waalse Gewest bevoegd onder meer voor Mobiliteit op 26 januari 2026. Een uitgebreide bespreking van de opmerkingen, en de wijzigingen die daarmee gepaard gingen gaat als bijlage.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

1. Situering

Dit voorontwerp van Samenwerkingsakkoord strekt ertoe 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 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 te wijzigen.

Dit samenwerkingsakkoord beoogt verschillende doelstellingen:

1. De invoering van een secundair heffingssysteem betreffende de kilometerheffing.

Ter herinnering: er bestaat op dit moment één enkel kilometerheffingssysteem, dat vanaf nu het primaire kilometerheffingssysteem zal worden genoemd. In het primaire systeem wordt het bedrag van de heffing bepaald (op basis van het gewicht van het voertuig, de emissiecategorie, de gebruikte wegen en het aantal afgelegde kilometers) en geïnd met behulp van boordapparatuur (on board equipment: OBU).

In het secundaire kilometerheffingssysteem wordt de belasting op voorhand betaald vóór het gebruik van de weg, door de aankoop van een routeticket waarvan het bedrag varieert volgens dezelfde criteria als die welke worden gebruikt in het primaire kilometerheffingssysteem. Dit ticket is enkel geldig voor een vooraf bepaald traject en voor een periode van 24 uur vanaf de aankoop ervan.

Een routeticket kan slechts in twee gevallen worden aangekocht:
- Bij occasioneel gebruik van het wegennet, namelijk voor maximaal 5 periodes van 24 uur per kalenderjaar;
- Ingeval van een defect aan de boordapparatuur dat niet onmiddellijk kan worden hersteld.

De invoering van het secundaire betalingssysteem is bedoeld om:
- Gebruikers een toegankelijk en goedkoop alternatief te bieden voor het primaire systeem;
- De rendabiliteit van het heffingssysteem te optimaliseren door de kosten voor zowel de gebruikers als de tolheffers te verlagen;
- Bepaalde misbruiken tegen te gaan door de gedoogperiode van 3 uur bij technische problemen met de OBU af te schaffen. Sommige gebruikers profiteren van deze periode om hun goederen af te leveren en België te verlaten zonder de OBU te vervangen en dus zonder de heffing te betalen. Bij een technisch probleem moeten gebruikers voortaan onmiddellijk een routeticket aankopen.

De invoering van het routeticket zal bovendien een eerste, kleinschalige, toepassing mogelijk maken van de technologie van het virtuele ticket waardoor het gedrag van de gebruikers ten opzichte van deze technologie kan worden getest; dit met het oog op het evalueren of deze optie kan worden opgenomen in de nieuwe overheidsopdracht met betrekking tot de kilometerheffing die de huidige overheidsopdracht, die loopt tot 31 maart 2028, zal vervangen.

2. Het samenwerkingsakkoord brengt de terminologie die wordt gebruikt in het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 in overeenstemming met de terminologie die wordt gebruikt in Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019

betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (ook de EETS-richtlijn genoemd), en Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen, gewijzigd bij Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006, Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011 en Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022.

3. Waar nodig brengt het akkoord het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 in overeenstemming met Verordening (EU) 2016/679 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (AVG). Volgens de AVG moet elke verwerking van persoonsgegevens een rechtsgrondslag hebben in de zin artikel 6 van de AVG om rechtmatig te zijn.

4. Het past de taken van de interregionale entiteit Viapass, zoals bepaald in artikel 19, paragraaf 3 van het bestaande Samenwerkingsakkoord, aan om te voldoen aan de vereiste werking van deze entiteit.

2. Probleemstelling en omgevingsanalyse

Zoals aangehaald onder punt 1. betreffen deze bepalingen de invoering van het secundaire systeem in de kilometerheffing, de aanpassing van de terminologie van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 aan de terminologie van de Europese regelgeving, de beschrijving van de verwerkingen van persoonsgegevens in het kader van de toepassing van de wetgeving betreffende de kilometerheffing in de Samenwerkingsovereenkomst van 31 januari 2014 en de aanpassing van de taken van de interregionale entiteit Viapass.

3. Beleidsmaatregelen en doelstelling

Voor de inhoudelijke maatregelen (invoering secundair systeem in de kilometerheffing) kan verwezen worden naar de artikelsgewijze toelichting in de memorie van toelichting bij het instemmingsdecreet.

4. Impactanalyse

Ongeveer 25% van de boordapparatuur (ongeveer 100.000 OBU's) is vijf dagen per jaar of minder actief op het Belgische wegennet (statistische gegevens voor 2021).

Voor het occasioneel gebruik van het wegennet (maximaal 5 dagen per jaar) zijn de voordelen van het secundaire systeem de volgende:

- Voor de tolheffer (het Gewest):
  - Minder OBU's in omloop en een vermindering van de vergoeding te betalen aan de Single Service Provider, er wordt een vergoeding van 3,85 euro per OBU betaald aan de Single Service Provider;
  - Daling van de kosten voor het gebruik van de automatische OBU-verdelers;
  - Daling van het risico op wanbetaling aangezien het routeticket moet worden gekocht (en betaald) voordat het traject wordt gereden.

- Voor de gebruiker:

o Eenvoudige manier om het routeticket aan te schaffen: het ticket kan worden verkregen op het internet, zowel via PC (bijvoorbeeld: de fleet manager koopt het ticket aan voor zijn chauffeur) als via een mobiele app (bijvoorbeeld: de chauffeur koopt rechtstreeks zijn ticket), terwijl een vervangings-OBU moet worden afgehaald bij een servicepunt;

o Daling van het risico op boetes omdat het ticket onmiddellijk, overal en op elk moment kan worden aangeschaft.

In geval van storing van de boordapparatuur:
- Voor de tolheffer (het Gewest):
o Geen verlies van 3 uur inkomsten. Momenteel heeft de gebruiker, bij een storing aan de OBU, drie uur de tijd om deze te vervangen;
o Er moet geen vervangings-OBU worden aangeschaft, dus minder OBU's en dus ook lagere vervangingskosten: een vergoeding van 3,85 euro per OBU wordt momenteel betaald aan de Single Service Provider.
- Voor de gebruiker:
o Eenvoudige manier om het routeticket aan te schaffen: het ticket kan worden verkregen op het internet, zowel via PC (bijvoorbeeld: de fleet manager koopt het ticket aan voor zijn chauffeur) als via een mobiele app (bijvoorbeeld: de chauffeur koopt rechtstreeks zijn ticket), terwijl een vervangings-OBU moet worden afgehaald bij een servicepunt of door terug te keren naar de zetel van het bedrijf om een reserve-OBU af te halen;
o Daling van het risico op boetes omdat het ticket onmiddellijk, overal en op elk moment kan worden aangeschaft.

Zij hebben dus geen enkele maatschappelijke impact, noch een impact op de op de grondrechten of het gelijkheidsbeginsel. Er is evenmin een budgettaire impact of een bestuurlijke impact op de lokale en provinciale besturen.

Voor wat betreft de inhoudelijke maatregelen wordt verwezen naar de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Voor een gedetailleerde bespreking kan verwezen worden naar de artikelsgewijze toelichting in de memorie van toelichting bij het instemmingsdecreet.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De aanpassing van de terminologie van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 aan de terminologie van de Europese regelgeving, de beschrijving van de verwerkingen van persoonsgegevens in het kader van de toepassing van de wetgeving betreffende de kilometerheffing in de Samenwerkingsovereenkomst van 31 januari 2014 en de aanpassing van de taken van de interregionale entiteit Viapass hebben geen financiële impact.

De invoering van het secundaire systeem heeft een budgettaire impact:

De invoering van een secundair systeem zal bepaalde besparingen opleveren:
- De besparing in geval van defecte OBU's wordt geschat op 208.000 euro per jaar (statistische gegevens voor 2021);
- De geschatte besparing bij occasioneel gebruik is 350.000 euro per jaar (statistische gegevens voor 2021);

Deze besparingen moeten op de volgende manier worden verdeeld onder de gewesten:
- 2,18% voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest;
- 62,20% voor het Vlaamse Gewest;
- 35,62% voor het Waalse Gewest.

De besparingen gerealiseerd door het Vlaamse Gewest worden dus geschat op 347.076,- euro per jaar.

De kosten van de initiële ontwikkeling van het systeem van het systeem (instellen van KPI's, het controlesysteem, het callcenter enz.) worden geschat op 1.590.760,02 euro incl. btw. De onderhoudskosten worden geschat op maximaal 350.000 euro per jaar.

Deze kosten moeten op de volgende manier worden verdeeld onder de gewesten:
- 2,18% voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest;
- 62,20% voor het Vlaamse Gewest;
- 35,62% voor het Waalse Gewest.

De kosten gedragen door het Vlaamse Gewest bedragen dus 989.452,73 euro voor de ontwikkeling en de werking van het systeem.

De kosten gedragen door het Vlaamse Gewest bedragen dus 217.700 euro per jaar aan onderhoudskosten van het systeem.

Op termijn heeft dit dus een positieve budgettaire impact. De noodzakelijke investeringen worden terugverdiend op 8 jaar.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 10 juli 2025. De opmerkingen van de inspectie vereisen geen aanpassingen.
Het begrotingsakkoord werd verleend op 11 september 2025.
Deze tweede principiële goedkeuring, en de wijzigingen die daarin worden aangebracht vertegenwoordigen geen bijkomende budgettaire impact tegenover de nota aan de Vlaamse Regering van 26 september 2025.

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorontwerp van samenwerkingsakkoord heeft geen weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorontwerp van samenwerkingsakkoord heeft geen impact op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Met het oog op definitieve goedkeuring zal het advies van de Raad van State worden gevraagd.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° tot de goedkeuring van het aan de ontvangen adviezen gewijzigde 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 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;

2° de minister-president, de Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn, de Vlaamse minister van Wonen, Energie en Klimaat, Toerisme en Jeugd en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport te machtigen tot ondertekening van het Samenwerkingsakkoord;

3° onder voorbehoud van onderschrijving van het samenwerkingsakkoord door alle partijen haar tweede principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande voorontwerp van decreet houdende instemming met 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 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;

4° onder voorbehoud van onderschrijving van het samenwerkingsakkoord door alle partijen, de Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn
* te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Raad van State via een gezamenlijke adviesaanvraag door de akkoordsluitende partijen, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, zoals bepaald in artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemd advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

Bijlagen:
- 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 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;
- het principieel goed te keuren voorontwerp van decreet houdende instemming met 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 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;
- Het advies van de MORA van 16 oktober 2025
- Het advies van de SERV van 20 oktober 2025;
- Het advies van de VTC van 18 november 2025;
- Repliek van Eubelius op het advies van de VTC van 18 november 2025;