JAARVERSLAG
2016
OP WEG NAAR
EEN EFFICIËNT
VERKEERSBEHEER

Viapass

Inhoudstafel

1. Woord van de Administrateur-generaal 2

2. Onze organisatie 4
Wat voorafging 5
De interregionale entiteit Viapass 8
Huisvesting 10
Raad van Bestuur 13

3. Operationele activiteiten 14
Achtergrond en voorbereiding 15
- De basisprincipes van het systeem 15
- Wettelijk kader: tijdslijn 17
- Voorbereidingen tot de kilometerheffing 18
- Van SSP en EETS 20
- De Bemiddelende Instantie 21
- Controle 22
De start van het systeem 24
- Informatie en communicatie 24
- De eerste weken 27
- De eerste ervaringen 28
Tegenwerping en geschillen 30
Studies 31

4. De cijfers 32
Statistische gegevens 33
Financieel verslag | Activa 40
Financieel verslag | Passiva 42
Financieel verslag | Resultaten 44

JOHAN SCHOUPS

> De volkswijsheid zegt dat je niet mag achterom kijken als je je doel wil bereiken, maar vandaag mag het voor een keertje, om te bewonderen wat we tot hiertoe allen samen verwezenlijkt hebben.

Het jaar 2016 betekende voor de drie Belgische gewesten de start van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Met die tolheffing voegde België zich bij het rijtje tollanden in Europa dat sindsdien bestaat uit België, Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Groot-Brittannië, Hongarije, Italië, Kroatië, Moldavië, Montenegro, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Servië, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, Turkije, Wit-Rusland, Zweden en Zwitserland.

Sinds 1 oktober 2015 konden eigenaars van vrachtwagens al On Board Units bestellen, om met het nieuwe systeem vertrouwd te geraken. Vanaf 1 april 2016 trad de regelgeving op de kilometerheffing in voege en werd ze vanaf de eerste dagen nagenoeg volledig opgevolgd door de gebruikers.

Zowel de voorbereiding op de start van de kilometerheffing als de begeleiding en de nazorg zijn het werk geweest van een team van toegewijde experten, ambtenaren en medewerkers. 1 april 2016 was het begin van de kilometerheffing in België, maar tegelijk was het voor Viapass en de dienstenleveranciers de eindmeet van meer dan anderhalf jaar operationele voorbereiding. Van het bouwen van de meet- en controleapparatuur tot het testen van alle systemen, het plannen van de routes, het uitwerken van procedures, het uittekenen van de logistieke processen en het informeren van alle betrokkenen. Gezien de omvang van de operatie blijft Viapass er ook na de introductiedatum verdere opvolging en verfijning verzorgen.

Dit jaarverslag geeft een overzicht van de introductie van het **eerste Europees GNSS-kilometerheffingssysteem** dat meteen over het volledige grondgebied werd ingevoerd. Het is ook het **eerste systeem dat van bij de opstart openstaat voor meerdere dienstverleners** die op onze markt hun diensten willen aanbieden binnen de technische richtlijnen van Viapass en het regelgevend kader van de Gewesten en de Europese Unie.

Ondanks de kinderziekten die de start van een dergelijk grootschalig systeem meestal kenmerken, kijkt heel Europa op naar deze realisatie van de drie gewesten in België. Vandaar ook de belangstelling uit landen als Duitsland, Slovenië, Polen, en Denemarken, om te leren van het Belgische resultaat.

Na een jaar werking kan gesteld worden dat het systeem, de controle erop en de flexibiliteit ervan, hun maturiteit hebben bewezen. Met een beperkt team heeft Viapass zich meteen gemanifesteerd als controle-, coördinatie- en overlegplatform tussen de gewesten, de dienstverleners en de gebruikersfederaties en -associaties. Dat ligt ook volledig in de lijn van haar opdracht.

Samen met mijn team en iedereen die constructief heeft meegewerkt aan het Viapass-project ben ik dan ook bijzonder fier op de resultaten die na één jaar werking kunnen voorgelegd worden.

Johan Schoups
Administrateur-generaal Viapass

HET VIAPASS-TEAM DOET DOORHEEN DIT VERSLAG ZIJN ZEGJE

Wat voorafging

Vooraleer de kilometerheffing in België in werking trad, had ze er al een lange weg van besluitvorming op zitten. Het principe van de heffing gaat terug tot een politiek akkoord dat de drie gewesten afsloten op 21 januari 2011 ter hervorming van de verkeersfiscaliteit. Volgens die principes zou niet langer het bezit van een voertuig belast worden, maar wel het gebruik ervan. De gewesten konden die beslissing nemen nadat zij binnen de staatshervorming (de derde en de vijfde) eigen bevoegdheden toegewezen hadden gekregen inzake mobiliteit en fiscaliteit. In 2014 werd het politieke akkoord opnieuw opgenomen en vertaald in het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, gewijzigd op 24 april 2015.

Binnen de krijtlijnen van de regeerakkoorden van de nieuwgevormde coalities in de drie gewesten kwam men tot een ontwerp voor kilometervergoeding voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. Aan dat alles werd een wettelijke onderbouw gegeven in de decreten en de ordonnantie op de invoering van de kilometerheffing in de drie gewesten [1]. Daarmee had de kilometerheffing kracht van wet.

1. Vlaams Gewest: 3 juli 2015, Waals Gewest: 16 juli 2015, Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 29 juli 2015

2. ONZE ORGANISATIE

SLEUTELGEGEVENS

150.000 KM
WEGEN

6.459 KM
BETALENDE TOLWEGEN

137.910
HEFFINGEN/ WERKDAG*

128
SERVICEPUNTEN

INVESTERING INFRASTRUCTUUR

INVESTERING INFRASTRUCTUUR (DOTATIE VIAPASS)	DEELNAME KOSTEN SYSTEEM (BUDGET GEWESTEN)
54%	62,2%
6%	2,18%
40%	35,62%

TOLGEGEVENS

ELK TRIMESTER DE AFSTAND ZON-AARDE + 149.600.000 KM

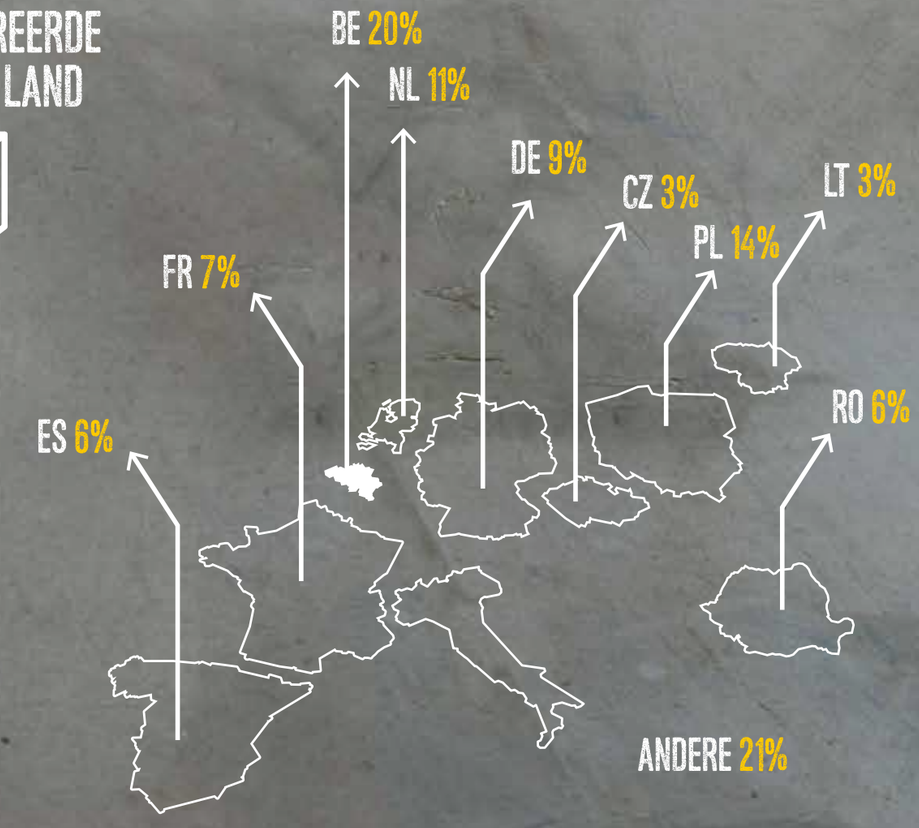
TOLKM 2016 ± 4.450.000.000 KM

ZON — AARDE

112.557.623 TOLKM/WERKWEEK
€ 12.299.219 TOL/WERKWEEK

22.045.408 TOLKM/WERKDAG*
€ 2.405.563 TOL/WERKDAG*

GEREGISTREERDE OBU'S PER LAND



(*) MEDIAAN

HANDHAVING INFRASTRUCTUUR

39
PORTIEKEN

22
FLEXIBELE CONTROLE-PUNTEN

38
CONTROLE-VOERTUIGEN & -MOTORS

55
AMBTENAREN VOOR 3 GEWESTEN

De interregionale entiteit Viapass

> Viapass is een publiekrechtelijke opdrachthoudende vereniging die, namens de drie gewestregeringen, de controle, de coördinatie, de samenwerking en het overleg verzorgt tussen de gewesten in het kader van de kilometerheffing.

De instantie werd officieel opgericht middels publicatie in het Belgisch Staatsblad van 17 juli 2014.

In het samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten van 31 januari 2014 inzake de invoering van de kilometerheffing werden de taken van Viapass als interregionale entiteit nominatief opgesomd. Naast het verzorgen van de samenwerking, de controle, de coördinatie en het overleg tussen de gewesten, en het afsluiten van een DBFMO-contract met de Single Service Provider, werden aan Viapass ook nog de volgende opdrachten toevertrouwd (niet exhaustief):

1 **registratie** van dienstverleners gevestigd op het grondgebied van één van de gewesten die voldoen aan de juiste voorwaarden;

2 **adviesverlening** aan de tolheffende instanties over de dienstverleningsovereenkomsten die door die dienstverleners, andere dan de Single Service Provider, met de tolheffende instanties worden afgesloten;

3 het bijhouden van de **lijst** van ongeldig verklaarde voertuigapparatuur;

4 het **aansturen**, opvolgen, bijsturen, controleren en sanctioneren, als gezamenlijk aanbestedende overheid, van de Single Service Provider;

5 het uitbetalen van de **vergoedingen** onder de DBFMO-overeenkomst aan de Single Service Provider;

6 de **controle** op het doorstorten door de Single Service Provider van de opbrengst van de geïnde heffingen aan de tolheffende instanties;

7 het **opvolgen**, bijsturen en controleren van de andere dienstverleners;

8 het **berekenen** van de vergoeding aan de dienstverleners andere dan de Single Service Provider;

9 de **controle** op het storten door de dienstverleners, andere dan de Single Service Provider, van de verschuldigde heffing aan de tolheffende instanties;

10 de **oprichting** van een Bemiddelende Instantie;

11 een actieve gezamenlijke **communicatie** naar gebruikers en belanghebbenden toe;

12 het opvolgen en zich toeleggen op **technische innovatie en ontwikkelingen** voor andere toegevoegde diensten verleend door dienstverleners aan gebruikers;

13 **informatiegaring en -uitwisseling** ten behoeve van het gewestelijk overleg rond verkeersstroomaanpassingen, bijvoorbeeld door het opzetten en onderhouden van communicatiecampagnes waaronder een gezamenlijke website (www.viapass.be);

14 het **faciliteren** van het overleg tussen de gewesten rond het uitwerken en aanpassen van het regelgevend kader inzake de kilometerheffing;

15 het **beheer** van de vereiste informatie die door de tolheffende instanties aan het Interregionaal Samenwerkingsverband ter beschikking moet worden gesteld;

16 het **verstrekken** aan de federale overheid van de in punt 15 bedoelde informatie;

17 het periodiek uitvoeren van **financiële en kwalitatieve audits** bij de dienstverleners, met inbegrip van de Single Service Provider;

18 de **operationele coördinatie** in het handhavingscentrum;

19 het ontvangen (één-loket-functie) van **aanvragen tot vrijstellingen** van de heffing die aan Viapass worden gericht, het advies over deze aanvragen ten behoeve van de gewesten, het doorsturen ervan aan de gewesten en het bezorgen van de gewestbeslissingen inzake de aanvragen tot vrijstelling aan de aanvrager;

20 het doorgeven van de **gebruikersgegevens**, verkregen van de Single Service Provider en ontdaan van privacygevoelige informatie, aan de gewesten ten behoeve van andere beleidsdoeleinden inzake vervoer en mobiliteit.

Het beleid van de organisatie is in handen van een Raad van Bestuur die is samengesteld uit vertegenwoordigers van de gewestregeringen. De dagelijkse leiding wordt waargenomen door Administrateur-generaal Johan Schoups.

Momenteel telt de Raad van Bestuur 12 leden en 3 regeringscommissarissen. Elke gewestdelegatie heeft 1 stem. Beslissingen in de maandelijkse vergaderingen van de Raad van Bestuur worden genomen in unanimiteit.

De Voorzitter moet volgens het samenwerkingsakkoord een andere taalrol hebben dan de Administrateur-generaal. Hij wordt bijgestaan door 2 ondervoorzitters. Vanaf 21 maart 2017 wordt Frédéric de Bueger de Voorzitter en zijn de heren Bart Dewandeleer (Vlaanderen) en Eric Cooremans (Brussel) ondervoorzitters.

Viapass werkt met een strikt gelimiteerd budget en personeelskader waarvoor de middelen proportioneel door de gewesten worden aangereikt. Het personeelsbestand van Viapass mag maximaal 18 eigen medewerkers bedragen. Momenteel wordt het werk bij de interregionale entiteit verricht door 8 eigen specialisten. Viapass legt ook ieder jaar de jaarrekeningen voor aan een bedrijfsrevisor en is onderworpen aan alle controles eigen aan een overheidsinstelling.

Huisvesting

In de aanloopfase naar de start van de kilometerheffing had Viapass nog geen definitieve huisvesting. In afwachting huisde een beperkt kernteam in een gebouw van de Vlaamse Gemeenschap aan de Arenbergstraat.

Nog voor de startdatum van 1 april 2016 zou Viapass verhuizen naar het Lavoisier-gebouw in Sint-Jans-Molenbeek. Het gebouw gaf eerder al onderdak aan de voormalige sigarettenfabriek van British American Tobacco en werd door CityDev (de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – GOMB) volledig gerenoveerd en opgewaardeerd tot lage-energiekantoren. Viapass bezet er sinds midden maart 2016 een plateau op de vierde verdieping, ingericht in een industriële stijl die het karakter van het gebouw alle eer aandoet. Op die manier schrijft Viapass zich mee in in de stads-kernvernieuwing van Brussel en helpt het mee om de buurt en de gemeente een nieuw elan te geven. Overigens huizen ook de controlediensten van de drie gewesten in hetzelfde gebouw, wat nuttig en efficiënt is voor de werking van beide diensten.

“Een warm onthaal is voor mij het allerbelangrijkste, zowel aan de telefoon als op kantoor.

NATHALIE GUILLAUME
RECEPTIONISTE

ERIC COOREMANS, VINCENT PEREMANS [1] EN BART DEWANDELEER

FRÉDÉRIC DE BUEGER

Raad van Bestuur

BRUSSEL
Eric Cooremans (Ondervoorzitter)
Alain Embrechts (Regeringscommissaris)
Annick Mertens
Elisabeth Mertens
Patrick Van Ypersele de Strihou

WALLONIË
Vincent Peremans [1] (Voorzitter)
Dominique Verlaine (Regeringscommissaris)
Jacques Dehalu
Virginie Di Notte
Julien Vandeburie

VLAANDEREN
Bart Dewandeleer (Ondervoorzitter)
Samir Louenchi (Regeringscommissaris)
Wim Adriaens
Cybelle-Royce Buyck
Ief Janssens

1. In 2017 opgevolgd door Frédéric de Bueger

HET DIRECTIECOMITÉ (V.L.N.R) | BOVENSTE RIJ: J. DEHALU, V. DI NOTTE, D. VERLAINE, I. JANSSENS, J. SCHOUPS, A. EMBRECHTS, A. MERTENS, P. VAN YPERSELE DE STRIHOU | ONDERSTE RIJ: B. DEWANDELEER, V. PEREMANS [1], E. COOREMANS

Achtergrond en voorbereiding

De basisprincipes van het systeem

Het systeem voor de kilometerheffing zoals het in België werd ingevoerd, is een GNSS-systeem gebaseerd op satellietgebruik. Het werkt met behulp van de exacte positionering en verplaatsing van het voertuig, en niet met elektronische bakens of tolpoorten zoals in andere landen.

Elk voertuig dat onder de kilometerheffing valt (vrachtwagens van meer dan 3,5 ton) is verplicht op de Belgische wegen een On Board Unit (OBU) aan boord te hebben die tijdens het rijden steeds ingeschakeld is. Die OBU moet gekoppeld worden aan de vrachtwagen door aan de dienstverlener de nummerplaat, het maximaal toegelaten gewicht en de uitstootnorm door te geven. De OBU is gekoppeld aan een bestand met kaarten met alle wegen van België en ook alle betalende tolwegen. Wanneer de vrachtwagen rondrijdt, bepaalt de satelliet de verplaatsing van het voertuig met een nauwkeurigheid van één meter. Door de ingevoerde parameters en aan de hand van de afgelegde afstand op een bepaalde weg berekent het systeem meteen de tolheffing voor dat specifieke voertuig. De elementen van de verschuldigde tolheffing en de verplaatsing worden via een ingebouwde SIM kaart doorgestuurd naar het facturatiecentrum van de dienstverlener, die vervolgens de factuur aan de vrachtwageneigenaar bezorgt.

De dienstverlener is verplicht om de geïnde heffing onmiddellijk door te storten aan de gewesten, in functie van de afgelegde kilometers in elk gewest.

BIJ ELKE TOEGANGSWEG TOT BELGIË STAAT AAN DE GRENS EEN VIAPASS-VERKEERSBORD.

3. OPERATIONELE ACTIVITEITEN

Wettelijk kader: tijdslijn

17 JUN 1999
Europese Unie publiceert een directieve inzake de toepassing van tolheffing: Directieve 1999/62/CE, J.O. L 187, 20 juli 1999, 42-50

29 APR 2004
EN 6 OKT 2009
Europese Unie publiceert een directieve inzake het Europees Elektronisch Tol Systeem: Directieve 2004/52/CE, J.O. L 166, 30 april 2004, 124-143; Beslissing 2009/750/CE, J.O. L 268, 13 oktober 2009, 11-29

21 JAN 2011
Politiek akkoord tussen de drie gewesten over de hervorming van de verkeersfiscaliteit.

31 JAN 2014
Interregionaal samenwerkingsakkoord met oprichting van de Interregionale Opdrachthoudende Vereniging van Publiek Recht Viapass (WP: 28/7/15; VIP 10/8/15: BHP: 14/5/15)

MEI 2014
Benoeming van de Raad van Bestuur van Viapass en van een Leidend Ambtenaar met de graad van Administrateur-generaal

15 JUL 2014
Skyways wordt na een openbare aanbesteding geselecteerd en aanvaard door de gewesten

17 JUL 2014
Publicatie van de statuten van Viapass (BS 25/7/14)

22 JUL 2014
Skyways wordt een NV naar Belgisch recht onder de naam Satellic

25 JUL 2014
Contractondertekening tussen Viapass en de Single Service Provider

12 AUG 2015
Alle decreten en ordonnanties over de invoering van de kilometerheffing worden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad

16 SEP 2015
Algemene briefing van de kandidaat EETS-leveranciers

1 OKT 2015
Start registratie van de On Board Units van Satellic

15 MRT 2016
Viapass neemt zijn intrek in het Lavoisiergebouw.

31 MRT 2016
Viapass accrediteert Axxès als EETS-leverancier voor de Belgische markt

1 APR 2016
Start van de kilometerheffing in het Vlaamse, Waalse en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest

15 APR 2016
Rechtszaak aangespannen door UPTR en de firma Defraine voor de rechtbank van eerste aanleg in Luik. De zaak wordt onontvankelijk verklaard.

2 MEI 2016
Rechtszaak aangespannen door verschillende transportfirma's voor de rechtbank van eerste aanleg in Brussel. De zaak wordt onontvankelijk verklaard.

31 DEC 2016
Publicatie eerste jaarverslag

Voorbereidingen tot de kilometerheffing

De algemene structuur van het systeem werd uitgetekend onder leiding van een PMO-organisatie die meteen de eerste fundamenten legde voor het verdere ontwerp en het in kaart brengen, testen en uitbouwen van alle onderdelen.

Het Project Management Office was opgericht in de beginfase van het project kilometerheffing om de dagelijkse opvolging te verzorgen en de communicatielijnen naar de betrokken diensten binnen de verschillende gewesten te vereenvoudigen. De samenstelling van deze PMO bestond immers uit gedetacheerde ambtenaren van de drie gewesten.

Met de goedkeuring door de drie gewestregeringen van de contractuele leverancier en diens succesvolle aanduiding in juli 2014, was de missie van de PMO-organisatie volbracht, waarop deze werd ontbonden. Leden van de PMO kregen de kans om hun opdracht verder te zetten in de nieuw opgerichte interregionale entiteit Viapass, onder leiding van een nieuw aangestelde leidend ambtenaar, de heer Johan Schoups.

Via deze overdracht van kennis kon men snel schakelen binnen de nieuwe structuur, beginnend met de ondertekening van het contract met de huisleverancier in juli 2014. Kort daarna, tijdens de maanden augustus en september kwamen de eerste ‘design reviews’. Midden September 2014 volgde een finale goedkeuring van het ontwerp van de leverancier.

In december en januari volgden in een snel tempo de nauwkeurigheidstesten, met finale goedkeuring eind februari 2015. Ondertussen was de huisleverancier ook al begonnen met de eerste doortesten van deelcomponenten van het systeem.

> “Niet alleen is dit systeem het meest gevanceerde van Europa; met zijn uitrol hebben we de Gewesten ook voorzien van een krachtige verkeersbarometer die sinds 1 april 2016 toelaat exact te meten en te weten wat er gebeurt.

JOHAN SCHOUPS
ADMINISTRATEUR-GENERAAL

De koppeling van deze deelcomponenten en de graduele uitbreiding van de testen, leidde tot het openstellen van het systeem voor registratie op 1 oktober 2015. Elk onderdeel betrokken bij de registratie, de inning en het correct doorrekenen van de kilometerheffing aan gebruikers was, na het doortesten ervan in detail op niveau van de deelcomponenten en subsystemen, klaar voor de eerste live-testen met echte proefpersonen. Gebruikers hadden gedurende een proefperiode van zes maanden de kans om zich al te registreren, een OBU te verkrijgen en kennis te maken met de eigenheden van de tarifering van gereden kilometers. Wel werden er nog geen heffingen aangerekend of facturen verstuurd naar de ‘early adopters’. De huisleverancier had gedurende deze proefperiode de tijd om zijn systemen en processen te optimaliseren voor de grote start op 1 april 2016.

Midden januari 2016 begonnen de eerste zogenaamde ‘end-to-end’-testen met de huisleverancier, waarbij alle componenten van het kilometerheffingssysteem aan elkaar werden gekoppeld en doorgetest. Ondertussen was 90% van de handhavingsapparatuur voorhanden. De testen waren eerder functioneel en procesmatig, en ook personeel van de gewesten werd daarbij ingezet. De bedoeling was om zo nauwkeurig mogelijk de echte operationele uitvoering te benaderen door middel van ‘use cases’ of scenario’s die behoorden tot de dagelijkse operationele werking van het systeem.

Eind maart 2016 gaven de gewesten en Viapass hun goedkeuring voor de opstart of ‘go-live’ van het systeem door afgifte van het beschikbaarheidscertificaat.

Ondertussen had in 2015 ook een tweede leverancier, de Franse firma Axxes, te kennen gegeven dat het deel wilde uitmaken van het Belgisch tolheffingssysteem. De technische verificatie van deze tweede leverancier, de bijhorende nauwkeurigheidstesten en procescontroles, contractuele onderhandelingen en finale validatie vonden plaats gedurende de maanden januari, februari en maart 2016. De drie gewesten gaven vlak voor de start van de kilometerheffing op 1 april 2016 nog de mogelijkheid aan de tweede operator om ook een deel van de Belgische markt in te nemen en zijn diensten aan te bieden.

Bij het ter perse gaan van dit jaarverslag waren er nog vijf andere firma’s geïnteresseerd in het aanbieden van diensten voor de kilometerheffing. Viapass leidt hen door de testen die verifiëren of hun systemen volledig compatibel zijn, zodat de nauwkeurigheid van de meting geijkt is en de gegevens kunnen gelezen en gecontroleerd worden door zowel het facturatiecenter als de controlediensten.

Van SSP en EETS

Toen de gewesten op politiek en regelgevend vlak de kilometerheffing in de startblokken hadden gezet, werd een openbare aanbesteding uitgeschreven voor de bouw van het systeem. Daarin werd gezocht naar een organisatie die de architectuur voor de kilometerheffing kon realiseren en die met name:

- een nauwkeurige satelliet-gebaseerde meting kon realiseren;
- de controlemiddelen kon leveren en plaatsen;
- een facturatie- en backoffice dienst kon opzetten;
- voldoende aantallen On Board Units kon leveren voor alle gebruikers;
- bij de invoering van de kilometerheffing ook als 'huisprovider' kon optreden.

Om de kilometerheffing een aanvang te kunnen laten nemen moesten de gewesten er immers zeker van zijn dat er een dienstverlener zou zijn. Van de kandidaten die meedongen naar het contract was het Satellic dat de beste offerte voorlegde en het DBFMO-contract (design-build-finance-maintain-operate) mocht uitvoeren. Satellic is een consortium van T-systems en Strabag, die ook in andere landen al ervaring hadden met tolsystemen.

> "Viapass was bij de eersten in Europa om een interoperabel GNSS system te introduceren en vervulde met veel enthousiasme die pioniersrol.

OLIVIER DAUTREBANDE
TECHNISCH ADVISEUR EETS

Satellic diende dus het volledige systeem te bouwen, aan te leveren en te pre-financieren. De terugbetaling van die kosten startte met de aanvang van de kilometerheffing en loopt over 12 jaar. Daarnaast werd Satellic ook meteen de basisdienstverlener of Single Service Provider, aangezien de firma ook enforcement provider is. Dit betekent dat zij de controleinfrastructuur ter beschikking stelt die overtredingen op de kilometerheffing vaststelt en deze doorgeeft aan de gewestelijke bevoegde controlediensten.

Europa wil echter dat de **dienstverlening inzake kilometerheffing** open staat voor **meerdere dienstverleners**. Vandaar dat het eist dat meerdere dienstverleners zich op de markt van een toldomein moeten kunnen begeven. Zoals beschreven in Richtlijn 2004/52/EC is het de bedoeling dat het op termijn mogelijk moet zijn met een tolkastje van één enkele dienstverlener door alle landen van Europa te rijden. Die open concurrentiebenadering wordt European Electronic Toll Service, kortweg EETS, genoemd.

Om de markt van de kilometerheffing ook voor andere dienstverleners toegankelijk te maken nam Viapass op 16 september 2015 het initiatief om potentiële dienstverleners een technische briefing te geven inzake de voorwaarden waaraan zij zouden moeten voldoen om te kunnen geaccrediteerd worden. Die specificaties liggen vast in de EETS Toll Domain Statements die opgesteld werden in uitvoering van de Europese Richtlijn van 2004, en in de nota 2009/750 EG. Op basis daarvan tekende de Franse firma Axxes een intentieverklaring om kandidaat-dienstverlener te zijn. Zij legde met succes de voorgeschreven tests af en kon zich op 1 april 2016, bij de start van de kilometerheffing, meteen als dienstverlener aan de transportbedrijven presenteren.

Nadien hebben zich nog vijf andere kandidaten gemeld die de verschillende stadia van het testparcours doorlopen.

3. OPERATIONELE ACTIVITEITEN

VASTE PORTIEKEN CONTROLEREN OP GROTE VERKEERSASSEN HET CORRECTE GEBRUIK VAN DE OBU. DAARNAAST KUNNEN OOK MOBIELE EN FLEXIBELE CAMERA'S INGEZET WORDEN.

De Bemiddelende Instantie

Binnen het samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten werd ook een Bemiddelende Instantie opgericht (B.S. 10-06-2016) voor het geval er zich moeilijkheden in de contractuele verhoudingen zouden voordoen tussen potentiële dienstverleners en de tolheffende instanties. Ook bij problemen in de uitvoering van de verbintenissen tussen de partijen kan de bemiddelende instantie optreden. Het is de bedoeling dat de Bemiddelende Instantie de afwijkende standpunten tracht te verzoenen. Zij kan ook voorstellen doen om tot overeenstemming te komen. Indien dit niet mogelijk zou blijken, formuleert de instantie binnen de 6 maanden een niet-bindend advies.

De instantie bestaat uit 3 leden die benoemd zijn door de regeringen van Brussel, Wallonië en Vlaanderen. Momenteel zijn die leden de ombudsmannen van Vlaanderen en Wallonië en de directeur van de interne klachtendienst van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voorzitter is dhr. Bart Weekers, Vlaams ombudsman, voor een periode van maximaal twee jaar.

In de loop van 2016 hebben 3 partijen (Axxes, Total, Eurotoll) bemiddeling gevraagd inzake de aangeboden vergoeding voor dienstverleners. Een aanbeveling zal worden geformuleerd in april 2017.

Controle

De controle op de correcte naleving van de kilometerheffing wordt uitgevoerd door ambtenaren van de gewesten. Aangezien de kilometerheffing een regionale belastingmaatregel of retributie is, valt de controle dus ook onder de regionale belastingdiensten.

Er zijn drie manieren waarop de correcte naleving van de kilometerheffing kan gecontroleerd worden:

- door **39 vaste controleportieken** op de belangrijkste verkeersassen in de drie gewesten. Deze portieken dragen ANPR-camera's (nummerplaatherkenning), lasercamera's om de omvang van het voertuig na te gaan en gewone microgolfbakens om de al dan niet aanwezige OBUs uit te lezen;
- door **22 flexibele toestellen**. Dit zijn grote verplaatsbare driepoten, die in principe om de 4 uur op een andere locatie geplaatst worden om te vermijden dat de controlepunten herkenbaar en voorspelbaar zijn;
- door **38 controlevoertuigen en motoren**. Zij hebben dezelfde apparatuur aan boord en kunnen al rijdend vrachtwagens controleren. De voertuigen zijn bemand met ambtenaren van de fiscale diensten die, bij overtreding, vrachtwagens kunnen immobiliseren en tot onmiddellijke inning van boetes kunnen overgaan.

Wanneer een voertuig langs een van de camera's rijdt zonder OBU, met een fout geprogrammeerde OBU of zonder een heffing betaald te hebben, wordt dit gecapteerd. De foto met alle benodigde gegevens wordt doorgestuurd naar het handhavingscentrum. Die centrale bevindt zich in Sint-Jans-Molenbeek, op dezelfde kantoorsite als Viapass. Vijftig ambtenaren van de drie gewesten controleren daar de gegevens van de vrachtwagens en van de OBU's. Indien er effectief een overtreding blijkt, sturen zij een boete naar de overtreder of zetten zij het voertuig op de zwarte lijst.

Sinds de inwerkingtreding van de kilometerheffing is er regelmatig overleg tussen de controlediensten en Viapass over de exacte toepassing van de wetgeving. Tijdens deze overlegmomenten werd besloten dat een aantal vrachtwagencategorieën vanwege hun aard niet onder de kilometerheffing vallen, zoals bijvoorbeeld hoogtewerkers, betonpompen, mobiele kranen, oldtimers en voertuigen met ZZ-nummerplaat.

"De controle op de kilometerheffing moet op een duidelijke manier gebeuren in open discussie tussen de verschillende spelers. Viapass faciliteert steeds de samenwerking tussen de dienstverleners en de gewesten zodat de controle duidelijk en niet ambigu is."

DENIS MAEKELBERGH
HANDHAVINGSCOÖRDINATOR

55
AMBTENAREN VOOR 3 GEWESTEN

38
CONTROLE-VOERTUIGEN & -MOTORS

De start van het systeem

Hoewel de effectieve start van de kilometerheffing voorzien was voor 1 april, waren de voorbereidingen tot de invoering ervan al ruim vooraf gestart. Naast het gebruiksklaar maken van de volledige infrastructuur, het opzetten van het controlesysteem en de opvolging van de dienstverleners, dienden ook de gebruikers op de hoogte gesteld te worden van de nakende kilometerheffing in België, niet alleen in eigen land maar ook in geheel Europa.

Informatie en communicatie

DE WEBSITE

Zowel Viapass als de Single Service Provider (SSP) stelden een gedetailleerde website ter beschikking met de regelgeving en de toepassingen erop. Zij zorgden voor documentatiemateriaal om het grote publiek te informeren over de werking en de principes. De websites lichtten de werking van de On Board Units toe, de manier om ze te verkrijgen en de mogelijke manieren om tol te betalen. Daarnaast geven ze ook antwoorden op de meest gestelde vragen.

Ook de kaarten met tolwegen en de verschillende kilometertarieven die al vastgelegd waren in mei 2015, waren op de website te vinden.

De analyse van het gebruik van de website toont duidelijk een erg late reactie van de potentiële gebruikers. Waar er tijdens de eerste twee maanden van 2016 dagelijks een kleine 2.000 gebruikers informatie kwamen ophalen, steeg dit aantal in de loop van maart tot bijna 4.000 om op 31 maart te verdriedubbelen naar meer dan 12.000. Diezelfde late reactie was ook te merken in de analoge wereld aan de aanvragen voor OBU's, de overbevraging aan verdeelautomaten en de bestorming van het call center.

Tijdens het ganse jaar bekeken meer dan 250.000 bezoekers samen 1,3 miljoen pagina's op de website www.viapass.be. De top 10 van de bevragende landen bestond uit België, Nederland, Duitsland, Polen, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Spanje, Luxemburg, Tsjechië en Roemenië.

INFORMATIECAMPAGNES

Om het brede publiek op de hoogte te brengen werden langs de Belgische autosnelwegen en hoofdwegen in twee campagnegolven affiches geplaatst om alle chauffeurs op de hoogte te brengen van de nakende kilometerheffing. Deze actie droeg enorm bij aan de ruime bekendheid van de nieuwe maatregel. Sommige tegenkanters betwistten dat de campagne zich ook in het Engels richtte op internationale truckers en klaagden dit aan bij de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (zie verder). De VCT gaf Viapass echter gelijk in zijn gebruik van het Engels, mits de boodschap vergezeld werd door de 3 landstalen, wat ook gebeurde.

HET CALL CENTER BEHANDELT DAGELIJKS EEN DUIZENDTAL TELEFOONTJES. TIJDENS DE STARTDAGEN WAS DAT MEER DAN HET TIENVOUDIGE ...

Omdat het omkaderende budget beperkt was, werd er slechts in beperkte mate gebruik gemaakt van advertenties en dan nog enkel gericht op de gespecialiseerde transportmedia van de belangrijkste Europese landen.

Tenslotte werd op de vooravond van de introductie van de kilometerheffing tijdens prime time een uitgebreide regeringsmededeling uitgezonden op televisie en alle VRT-radiozenders.

Aan alle toegangswegen naar België werden verkeersborden geplaatst, 635 in totaal, om aan te duiden dat België vanaf 1 april 2016 een tolzone werd.

WEGWIJZERS LEIDEN CHAUFFEURS NAAR VERDEELAUTOMATEN VAN OBU'S. ER ZIJN IN GANS BELGIË NIET MINDER DAN 128 SERVICEPUNTEN MET DERGELIJKE AUTOMATEN.

INTERNATIONALE TRANSPORTVERANTWOORDELIJKEN

Overal in het land werden informatiesessies georganiseerd door betrokken groeperingen zoals transportfederaties, economische kamers, belangenverenigingen en professionele organisaties. Viapass gaf tijdens **meer dan 100 conferenties** uitvoerige informatie waardoor het met bijna **10.000 betrokkenen in dialoog** kon treden. Ook de organisaties achter al die leden waren op die manier meteen geïnformeerd.

> De succesvolle start van de kilometerheffing was in belangrijke mate gebaseerd op tijdige, volledige en gerichte communicatie.

EDWARD CLAESSENS
COMMUNICATIE MANAGER

100
CONFERENTIES

10.000
PROFESSIONALS RECHTSTREEKS GEÏNFORMEERD

INTERNATIONALE TRANSPORTWERELD

De Administrateur-generaal van Viapass informeerde de belangrijkste transportverantwoordelijken in België en Europa. Hij verstrekte gerichte informatie over de kilometerheffing aan de hoogste transportverantwoordelijken van Frankrijk, Duitsland, Polen, Roemenië, Tsjechië, Luxemburg, Nederland, en op alle belangrijke internationale platformen zoals de EU, de IRU of het ITS. Vaak had de Belgische kilometerheffing immers ook zijn impact op de transportmarkt in andere landen en wensten de verantwoordelijken daar vooraf op te kunnen inspelen.

PERS

De pers volgde de voorbereiding, de introductie en de uitrol van de kilometerheffing nauwgezet op. Niet alleen transportmagazines berichtten uitvoerig over elke stap die gezet werd, ook de mainstream media zagen het belang in van de heffing op het algemeen economisch landschap.

Op de persconferentie eind maart 2016 tekenden meer dan 60 journalisten present, zowel uit België als de omringende landen. De audiovisuele pers, professionele tijdschriften en nieuwssites, en mainstream redacteurs van de geschreven pers waren aanwezig en brachten uitvoerig verslag uit.

Over het ganse jaar 2016 werden er niet minder dan **3.699 geschreven artikels gepubliceerd** in kranten, tijdschriften en websites **in België** alleen al. De kilometerheffing was duidelijk prominent aanwezig in de media.

Ook op de sociale media werd de discussie druk verder gevoerd. Op 1 april was de kilometerheffing een trending topic op Twitter.

1/4/16
#KILOMETER-HEFFING

#KILOMETERHEFFING WAS HET BELANGRIJKSTE DISCUSSIEONDERWERP OP TWITTER OP 1 APRIL.

3.699
ARTIKELS IN BELGIË

3. OPERATIONELE ACTIVITEITEN

De eerste weken

Viapass beheert de controle, de coördinatie en de communicatie inzake de kilometerheffing namens de drie gewesten.

De operationele uitvoering van de kilometerheffing wordt verricht door de dienstverleners. Zij zijn het die de On Board Units op de markt brengen die de verreden kilometers registreren, verrekenen, factureren aan de gebruikers en doorstorten aan het gewest à rato van de verreden kilometers in een bepaald gewest. In 2016 waren van bij de aanvang van de kilometerheffing twee dienstverleners actief: Satellic en Axxes.

Satellic is de Single Service Provider, de 'intergewestelijke dienstverlener' die van bij de start op 1 april de dienst moest kunnen verzekeren. Die uitbatingsverplichting was een onderdeel van het DBFMO-contract (design-build-finance-maintain-operate) dat het consortium gewonnen had. Binnen de voorwaarden van het contract diende Satellic ervoor te zorgen dat elke gebruiker die een OBU bestelde er ook één kon krijgen. Bestelde OBU's dienden in België binnen de twee werkdagen afgeleverd te zijn.

Satellic diende ook een contactcentrum uit te bouwen, dat zowel per e-mail als telefonisch bereikbaar moet zijn voor gebruikers die inlichtingen wensen of een klacht willen formuleren.

Daarnaast verzorgt Satellic ook de handhavingsinfrastructuur van het kilometerheffingssysteem. Dat betekent dat overtredingen die binnenkomen via de camera's op vaste, flexibele en mobiele toestellen geverifieerd worden en nadien doorgestuurd naar het handhavingscentrum, waar fiscale ambtenaren van de gewesten, na bijkomende verificatie, een boete kunnen uitsturen. De onderschepping van veelvuldige overtreders op de baan, gebeurt door fiscale ambtenaren van de gewesten, die hiervoor gebruik van voertuigen en apparatuur van Satellic.

Axxes is een zogenaamde EETS-dienstverlener. Europa reglementeert dat de dienstverlening in landen met tolsystemen open moet staan volgens de regels van de European Electronic Toll Service. Zo kunnen er in de Belgische kilometerheffing naast Satellic andere dienstverleners op de markt komen als ze na uitgebreide testen geaccrediteerd worden door Viapass, en een contract afsluiten met de 3 gewesten die optreden als 'Toll Charger'.

"Een project dat in 2011 aangevat werd, waarin alle gebruikelijke conventies overboord werden gezet; implementatie en go live in 2015 en het eerste project met geïmplementeerde EETS: bijzonder om daar bij betrokken te zijn.

ANNE TIP
TECHNISCH CONSULTANT

De eerste ervaringen

Om verschillende externe redenen verliep de start van de kilometerheffing logistiek minder optimaal dan verwacht. Het systeem zelf werkte echter prima vanaf dag 1, en de chauffeurs volgden de nieuwe reglementering vrij goed op vanaf de eerste dag. Nu de eerste belangrijke horde genomen was, wilde Viapass er ook voor zorgen dat de kilometerheffing zo gebruiksvriendelijk mogelijk zou worden voor vlooteigenaars en voor chauffeurs. Viapass ging daarom met de transportfederaties, die ook vragende partij waren voor een gebruiksvriendelijk systeem,rond de tafel zitten om verbeterpunten uit te werken, die ook met de vaste dienstverlener(s) werden opgenomen. Die gesprekken leidden tot een aantal verbeteringen aan het systeem. Zo werd er bijvoorbeeld voor gezorgd dat gebruikers van de OBU's van de SSP hun betalingen eenvoudiger en sneller kunnen verrichten en werd ook het proces van de teruggave van waarborgen versneld.

SSP klanten met een volledige account en die hun heffingen post-paid betalen via tankkaart, domiciliëring, kunnen ook hun ganse vloot op één factuur krijgen.

Om mogelijke vergissingen te neutraliseren werd ervoor gezorgd dat bij teruggave een SSP OBU zonder IBAN nummer, de gebruiker toch regelmatig meldingen krijgen via het gebruikersportaal.

Door ervoor te zorgen dat er van betaalmiddel kan veranderd worden op het gebruikersportaal zonder de OBU eerst te moeten ontkoppelen en vervolgens opnieuw te koppelen aan het specifieke voertuig, was het gebruiksgemak voor de fleetmanager weer wat verhoogd.

Registratiefouten kunnen een serieuze financiële impact hebben. Wanneer een voertuig geregistreerd werd met een emissieklasse die te laag is en/of met een gewichtsklasse die fout is, ontvangen de gebruikers daarom meteen een bericht op het display van de OBU. Ze worden ook per e-mail verzocht om dit aan te passen.

De twee dienstverleners bieden ook trajectvisualisaties van de vrachtwagens aan De trajectvisualisatie biedt een dieper inzicht in de reis van een truck. Men kan zien waar een bepaalde vrachtwagen reed op een bepaalde dag en tegelijk wordt de reis op een interactieve kaart weergegeven.

Bovendien kunnen gebruikers de ruwe positiegegevens (KML-bestand) bekijken, downloaden en verwijderen. Het KML-bestand laat toe om gegevens in een eigen geolocatie-tool te importeren.

Dergelijke overlegfunctie behoort tot de taken van Viapass en heeft in 2016 meermaals vruchten afgeworpen.

> "Wij blijven technisch verbeteren met het oog op maximale gebruiksvriendelijkheid.

WIM HENSSEN
TECHNISCH ADVISEUR

Tegenwerping en geschillen

De invoering van een nieuw verplicht betaalsysteem roept per definitie nogal wat tegenkanting op. Waar een transportfederatie, transporteurs en een aankoopassociatie rechtszaken aanspanden tegen Viapass en/of tegen de Vlaamse Gemeenschap (zie hoger), kreeg de kilometerheffing op verscheidene manieren met andere tegenwerpingen te maken.

Blokkades van wegen en knooppunten in Wallonië

De week na de invoering van de kilometerheffing bezetten verscheidene tientallen vrachtwagens een aantal grensovergangen en rotondes in het Waalse gewest. Dit veroorzaakte heel wat hinder voor de eigen transporteurs in Wallonië, maar ook voor buitenlandse collega's die aan de grens geblokkeerd werden. In juni probeerden enkele truckers een gelijkaardige actie op het getouw te zetten, met minder succes.

Oproep om af te wachten

Hoewel er reeds vanaf 1 oktober 2015 OBU's ter beschikking waren voor potentiële gebruikers, riepen een Belgische en buitenlandse transportfederatie op om vooraf geen OBU's te bestellen en af te wachten of de kilometerheffing wel degelijk op 1 april van start zou gaan. Toen de aangekondigde startdatum ook effectief werd aangehouden, veroorzaakte dit een last-minute rush op de verdeelautomaten om toch nog snel een OBU te kunnen bemachtigen.

Beschuldiging van schending van de privacy

Op vraag van een transportfederatie werd een advocatenkantoor gevraagd om bedenkingen te formuleren tegen de kilometerheffing. De beschuldiging van schending van de privacy werd breed in de pers becommentarieerd. Zij bleek echter op los zand te berusten aangezien de privacycommissie al vooraf advies en toestemming had gegeven aan Viapass.

Beschuldiging schending van de taalwetgeving

Een transportfederatie klaagde Viapass aan bij de Vaste Commissie voor Taaltoezicht omdat de aankondigingsborden voor de kilometerheffing niet conform de taalwetgeving zouden zijn. Er werd namelijk, op verzoek van de gewestregeringen, ook een aankondiging in het Engels gepubliceerd om de internationale chauffeurs op de hoogte te stellen. De VCT gaf echter goedkeuring voor het gebruik van het Engels op voorwaarde dat de drie officiële landstalen gelijktijdig gebruikt zouden worden.

Schadelijke straling van de OBU's

In juni publiceerde SDZ/SDI een test die moest aantonen dat de On Board Units schadelijke stralingen zouden uitzenden. Na proeven door het ISSep – een officieel onderzoeksinstituut van het Waalse gewest – bleek dat de OBU's een straling uitzenden die meer dan 90.000 maal (!) kleiner is dan de internationale gezondheidsnorm. Bovendien staat een OBU ongeveer een meter verwijderd van de gebruiker, terwijl een GSM meestal tegen het oor gehouden wordt.

In 2016 werden er twee rechtszaken aangespannen tegen Viapass (en tegelijk ook tegen het systeem) bij de rechtbank van eerste aanleg.

De eerste werd aangespannen op 15 april 2016 door een transportfederatie en een transportfirma omdat de OBU's van Satellic slecht zouden functioneren. De zaak werd onontvankelijk verklaard, mede omdat een federatie geen rechtstreeks benadeelde partij kan zijn en de actie daardoor het karakter kreeg van een 'actio popularis'.

Een tweede zaak werd aanhangig gemaakt op 2 mei 2016 voor de rechtbank van eerste aanleg van Brussel. Een aantal transportfirma's, leden van dezelfde transportfederatie, vroegen de schorsing van betaling omdat de OBU's van Satellic gebrekkig zouden functioneren. De rechter verwierp ook deze eis.

3. OPERATIONELE ACTIVITEITEN

EEN CHAUFFEUR OP DOORREIS INSTALLEERT EEN OBU DIE HIJ UIT DE VERDEELAUTOMAAT HEEFT GEHAALD.

Studies

Een maatregel die zijn weerslag heeft op een breed segment van de maatschappij kan uiteraard op veel belangstelling rekenen en wordt ook minutieus onderzocht op zijn impact. Nogal wat studies en onderzoeken over de kilometerheffing zagen het licht in 2016, vaak met medewerking van Viapass.

Heel wat studies waren al uitgevoerd in de aanloopjaren naar de invoering van de heffing.

In 2016 kwamen er nog enkele bij:

- een Waalse studie over de impact van de kilometerheffing op verschillende industrietakken;
- een studie van de K.U. Leuven over de impact van de heffing op de verkeersproblematiek;
- studies en masterproeven aan hogescholen in binnen- en buitenland.

Statistische gegevens

Met veel interesse werd uitgekeken naar de start van de kilometerheffing om te zien hoe snel en in welke mate het systeem gebruikt zou worden. Dat bleek verbazend snel te gaan. Vanaf de eerste dagen werd een correcte opvolging van 90% of meer bereikt. Vrij snel zou het aantal niet-gebruikers verder dalen tot een constante die schommelde onder de 1%. Vermits de kilometerheffing een zo ingrijpende campagne was, besloten de controlediensten om de eerste weken begripvol op te treden tegen overtreders en eerder corrigerend dan bestraffend te werken.

Ook de andere statistieken bleven vanaf de start vrij stabiel. Het aantal vrachtwagens met OBU dat per werkdag op de Belgische wegen rondreed, schommelde vanaf de eerste maand tot op vandaag rond de 140.000. In de weekends daalt dit aantal tot zo'n 20.000.

Het aantal gereden kilometers blijkt nog zo een constante te zijn. **Per werkdag** wordt er ongeveer **24 miljoen kilometer gereden** door vrachtwagens van meer dan 3,5 ton en dat brengt voor de gewesten iets minder dan **€ 2,5 miljoen** op per werkdag.

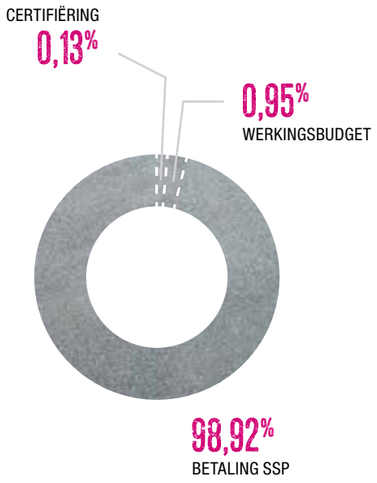
De cijfers tonen een dergelijke mate van stabiliteit dat afwijkingen al gauw opvallen. Zo worden er in de weekends, vooral dan op zondagen, beduidend minder kilometers gereden. Logischerwijze dalen dus ook de geïnde tolbedragen tot € 225.000 op zaterdagen en € 75.000 op zondagen.

Ook de vakantieperiodes vallen op. In de maanden juli en augustus wordt er nauwelijks 20 miljoen kilometer gereden op werkdagen; de laatste twee weken van december is dat slechts 13 miljoen kilometer.

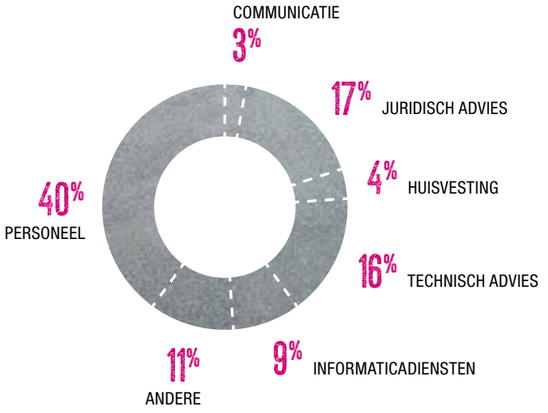
Leuk detail is dat bepaalde externe gebeurtenissen hun invloed hebben op de cijfertotalen. Zo heeft de kilometerheffing bewezen een goede barometer te zijn van bepaalde economische en maatschappelijke trends of events. Feestdagen zoals Pinksteren of 1 mei, Koningsdag in Nederland, stakingen en betogingen: allemaal laten ze een impact op de cijfers zien.

Het bewijst alvast dat de metingen van het kilometerheffingssysteem vanaf de eerste dag werken en correcte cijfers genereren.

Meer gedetailleerde cijfers zijn te vinden in het financieel verslag.

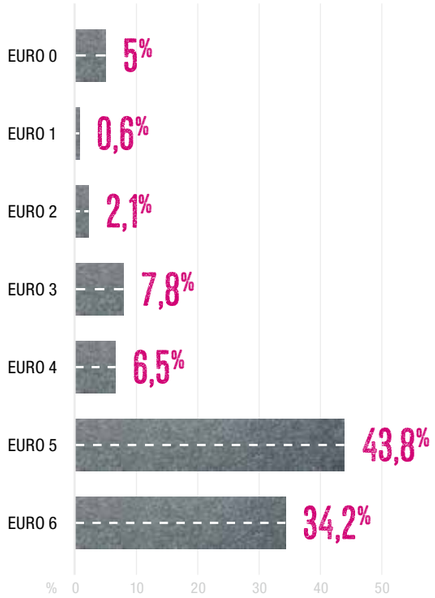


VERDELING VAN DE ONTVANGSTEN

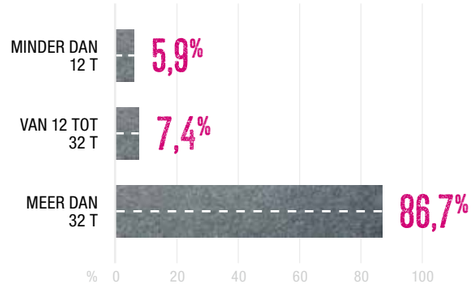


VERDELING VAN DE KOSTEN

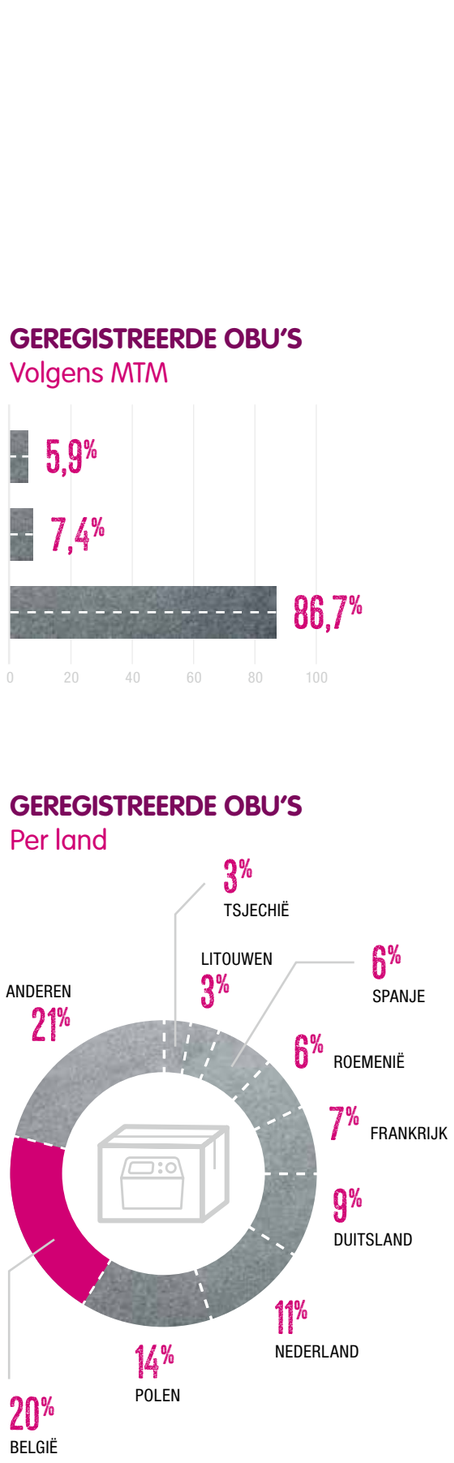
GEREGISTREERDE OBU'S
Volgens Euroklasse

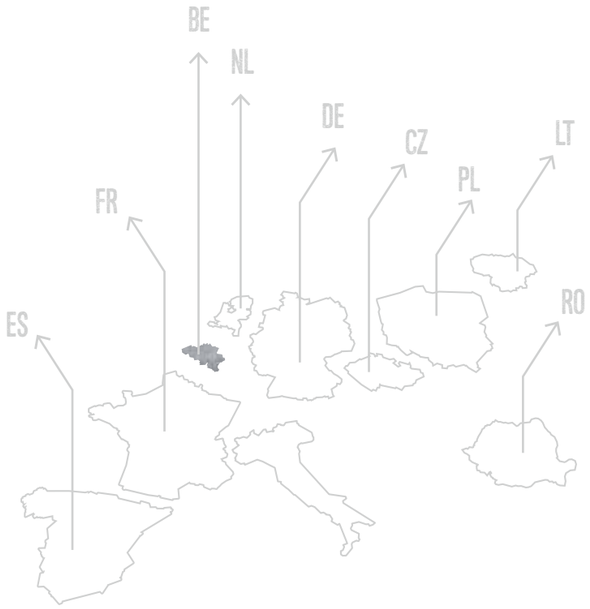


GEREGISTREERDE OBU'S
Volgens MTM



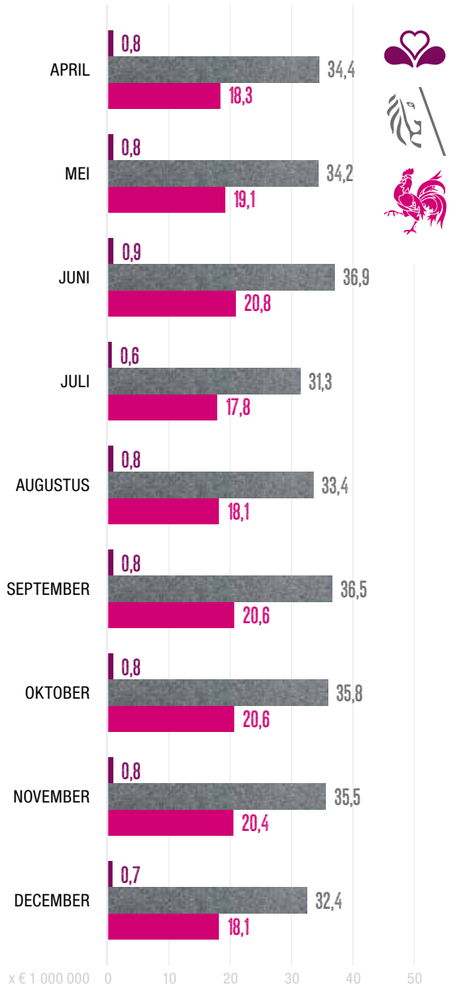
GEREGISTREERDE OBU'S
Per land



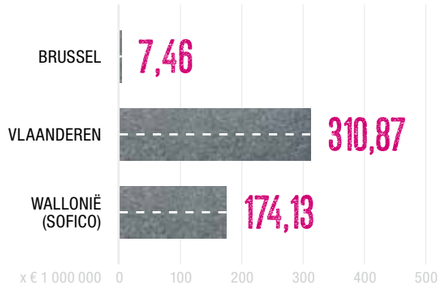


ON BOARD UNITS SATELLIC & AXXES

TOLHEFFING
Per maand, per gewest | 2016

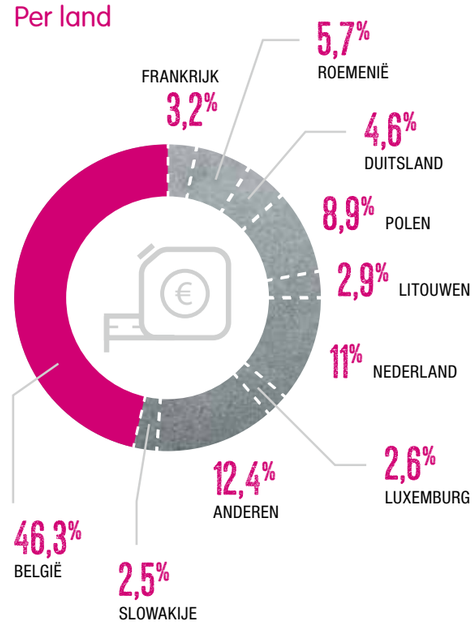


TOLHEFFING
Per gewest | van 1/4-31/12 I 2016



TOLHEFFING
Per maand | 2016

TOLHEFFING
Per land

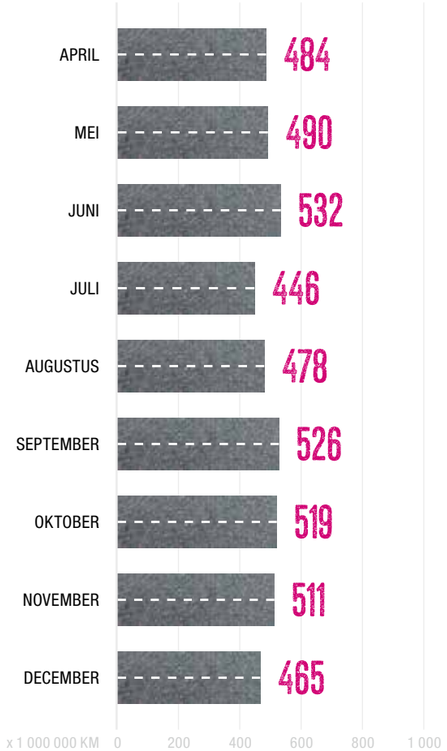


Afgeronde cijfers = 100%

> Viapass verzamelt unieke gegevens voor België. Die moeten met zorg behandeld en geïnterpreteerd worden.

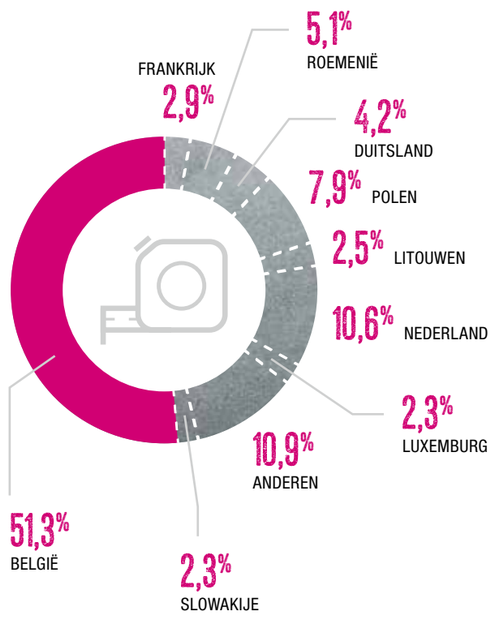
JONATHAN JONES
DATA ANALYST

KILOMETERS
Per maand * | 2016



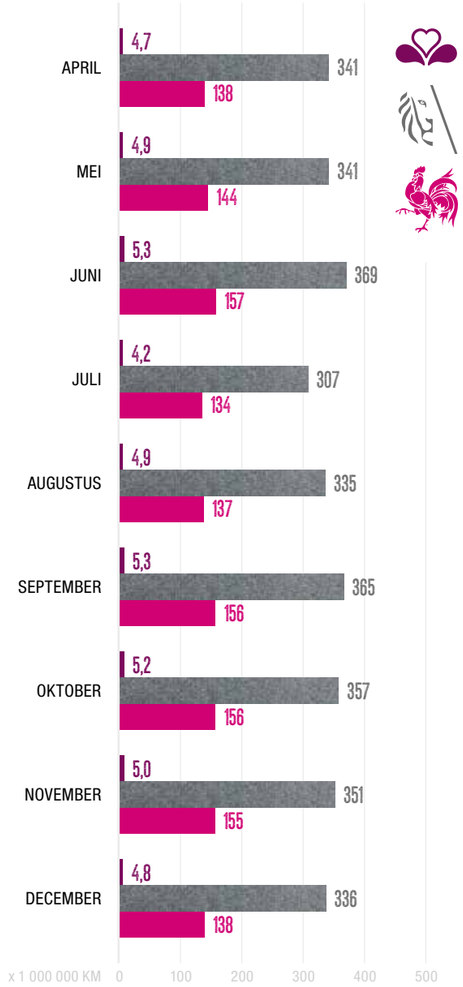
(*) Alleen betalende tolwegen

KILOMETERS
Afgelegd per nationaliteit van de wagen * | 2016



(*) Alleen betalende tolwegen

KILOMETERS
Per maand, per gewest * | 2016



(*) Alleen betalende tolwegen

4. DE CIJFERS

Financieel verslag | Activa

(IN EUR)	TOEL.	2014-2015	2016
VASTE ACTIVA			
I. Oprichtingskosten	20		
II. Immateriële vaste activa (ann. I, A)	21		
III. Materiële vaste activa (ann. I, B)	22/27	**8.961,51**	**12.422,67**
A. Terrein en gebouwen	22		
B. Installaties, machines en uitrusting	23		
C. Meubilair en rollend matereel	24	4.343,48	5.031,78
240000 Meubilair	24		1.570,72
240009 Geb. Afschr./Meubilair	24		-392,68
240200 Informatica materiaal	24	13.030,54	18.782,40
240290 Geb. Afschr./informatica materiaal	24	-8.687,06	-14.928,66
D. Leasing en soortelijke rechten	25		
E. Overige materiële vaste activa	26		7.390,89
260000 Kosten van inrichting gehuurde lokalen	26		8.212,10
260900 Geb. Afschr./ kosten van inrichting gehuurde lokalen	26		-821,21
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	27		
IV. Financiële vaste activa (ann. I, C et II)	28	**839,23**	**994,23**
288000 Borgsom in valuta	28		155,00
288100 Borgsom Partena	28	839,23	839,23
TOTAAL VASTE ACTIVA	20/28	**9.800,74**	**13.416,90**

(IN EUR)	TOEL.	2014-2015	2016
VLOTTENDE ACTIVA			
V. Vorderingen op meer dan één jaar	29		
A. Handelsvorderingen	290		
B. Andere vorderingen	291		
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	3		
A. Voorraden	30/36		
B. Bestellingen in uitvoering	37		
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	40/41		**447.915,89**
A. Handelsvorderingen	40		395.974,73
400000 Klanten	40		24.000,00
404000 Te ontvangen producten (te factureren)	40		371.974,73
B. Overige vorderingen	41		51.941,16
411600 BTW regularisatie	41	6.606,09	31.265,21
416500 RSZ provisie	41		20.675,95
VIII. Geldbeleggingen (ann. II)	50/53		
IX. Liquide middelen	54/58	**593.555,69**	**428.690,70**
550100 Belfius zichtrekening 910-198938-20	54/58	95.555,69	130.340,83
550200 Belfius Tres BE65 091-7096	54/58	498.000,00	298.349,87
X. Overlopende rekeningen	490/1	**2.054,08**	**3.349,68**
490000 Over te dragen kosten	490/1	2.054,08	3.349,68
TOTAAL VLOTTENDE ACTIVA	29/58		**879.956,27**
TOTAAL DER ACTIVA	20/58	**612.016,60**	**893.373,17**

"Na een jaar werking werden alle rekeningen zonder voorbehoud goedgekeurd.

THIERRY PEETERS
FINANCIAL MANAGER

4. DE CIJFERS

Financieel verslag | Passiva

(IN EUR)	TOEL.	2014-2015	2016
EIGEN VERMOGEN			
I. Kapitaal (ann. III)	10	**498.000,00**	**498.000,00**
A. Geplaatst kapitaal	100	498.000,00	498.000,00
100000 Geplaatst kapitaal	100	498.000,00	498.000,00
B. Niet-opgevraagd kapitaal	101		
II. Uitgiftepremies	11		
III. Herwaarderingsmeerwaarden	12		
IV. Reserves	13		
A. Wettelijke reserve	130		
B. Onbeschikbare reserves	131		
1. Voor eigen aandelen	1310		
2. Andere	1311		
C. Belastingsvrije reserves	132		
D. Beschikbare reserves	133		
V. Overgedragen winst	140		
Overgedragen verlies	141	**-43.993,80**	**-43.993,80**
141000 Overgedragen verlies	141	-43.993,80	-43.993,80
141000 Resultaat van de lopende periode	141		0,00
VI. Kapitaalsubsidies	15		
TOTAAL EIGEN VERMOGEN	10/15	**454.006,20**	**454.006,20**
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN			
VII. A. Voorzieningen voor risico's en kosten (ann. IV)	160/5		
B. Uitgestelde belastingen	168		
TOTAAL VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN	16		

(IN EUR)	TOEL.	2014-2015	2016
SCHULDEN			
VIII. Schulden op meer dan 1 jaar (ann. V)	17		
A. Financiële schulden	170/4		
1. Kredietleningen	172/3		
2. Overige schulden	174/0		
B. Handelsschulden	175		
C. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	176		
D. Overige schulden	178/9		
IX. Schulden op ten hoogste één jaar (ann. V)	42/48	**115.819,18**	**403.199,21**
A. Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	42		
B. Financiële schulden	43		
1. Kredietinstellingen	430/8		
2. Overige leningen	439		
C. Handelsschulden	44	41.437,88	312.058,44
1. Leveranciers	440/4	41.437,88	312.058,44
440000 Leveranciers	440/4	-99.116,53	272.124,65
444000 Te ontvangen facturen	440/4	140.554,41	39.933,79
2. Te betalen wissels	441		
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	46		
E. Schulden met betrekking tot betalingen, bezoldigingen en sociale lasten	45	74.381,30	91.140,77
1. Belastingen	450/3		12.401,73
451200 Zichtrekening te betalen B.T.W.	450/3		12.401,73
2. Bezoldigingen en sociale lasten	454/9	74.381,30	78.739,04
456000 Te betalen vakantiegeld	454/9	74.381,30	79.376,04
459730 Te betalen maaltijdschecks	454/9	-203,00	-637,00
F. Overige schulden	47/48		
X. Overlopende rekeningen	492/3	**42.191,22**	**36.167,76**
492000 Toe te rekenen kosten	492/3	42.191,22	36.167,76
TOTAAL SCHULDEN	17/49	**185.010,40**	**439.366,97**
TOTAAL DER PASSIVA	10/49	**612.016,60**	**893.373,17**

4. DE CIJFERS

Financieel verslag | Resultaten

	(IN EUR)	TOEL.	2014-2015	**2016**
I.	**Bedrijfsopbrengsten**		**2.049.090,78**	**2.668.421,16**
	Omzet	70	0,00	314.000,00
	705000 Dienstverlening	70		314.000,00
	Andere bedrijfsopbrengsten	71/4		2.354.421,16
	734100 Dotatie Waals Gewest	71/4	847.000,00	934.064,89
	734110 Dotatie BH Gewest	71/4	126.000,00	152.859,48
	734120 Dotatie Vlaams Gewest	71/4	1.070.000,00	1.255.737,95
	749050 Régularisatie aftrekbare B.T.W..	71/4	547,77	3.719,06
	749100 Voordeel in natura	71/4	5.543,01	5.399,78
	749200 Compensatie advocatenkosten geschillen	71/4		2.640,00
II.	**Bedrijfskosten**			
	Diensten en diverse goederen	60/61	2.092.574,40	-1.846.105,74
	610000 Huur en huurlasten	60/61	-191.596,47	-71.152,88
	611000 Kantoorkosten	60/61	-22.147,66	-22.907,79
	612200 Pers, pers clipping en hosting	60/61		-20.016,78
	612201 Overige communicatie en vergoedingen	60/61	-7.543,12	-86.756,68
	612520 Test en ontwikkeling diverse OBU's	60/61		-218,31
	613100 Brandverzekering	60/61		-285,35
	613150 Aansprakelijkheidsverzekering	60/61	-1.847,53	-998,88
	613211 Vergoeding juridisch advies en advocaten	60/61	-278.930,84	-398.866,69
	613212 Vergoeding auditoren	60/61		-2.027,89
	613213 Vergoeding boekhouder	60/61		-9.545,61
	613214 Overige vergoedingen	60/61	-247,57	-1.486,51
	613215 Aanwervingskosten	60/61	-16.080,88	-7.706,41
	613216 Vergoeding technische consultants	60/61	-549.204,99	-374.341,55
	613217 Vergoeding financiële consultants	60/61	-125.000,00	-124.303,83
	613222 Vergoeding ICT Architecten en Design	60/61	-125.000,00	-203.269,95
	613230 EETS Certificaties	60/61		-280.374,16
	613231 EETS ICT	60/61		-33.952,07
	613250 Wettelijke publicaties	60/61		-547,62
	613260 Presentiegeld	60/61		-45.450,00
	613270 Vergoeding sociaal secretariaat	60/61	-4.037,24	-5.627,80
	613335 ICT, Datacenter	60/61		-11.815,13
	613355 Kosten buitenlandse zendingen	60/61	-12.922,71	-12.970,48
	615100 Opleidingskosten	60/61		-285,00
	616100 Voertuigen	60/61	-13.222,15	-14.418,53
	617100 Ter beschikking gestld personneel	60/61	-2.897,96	-116.779,84

	(IN EUR)	TOEL.	2014-2015	**2016**
	Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen (ann. VI,2)	62	-726.541,24	-813.454,15
	620200 Bezoldigingen bedienden	62	-407.382,10	-471.590,06
	620210 Vakantiegeld bedienden	62	-44.007,43	-99.047,83
	620220 Eindjaarpremies	62	-37.378,08	-41.490,94
	621000 Patronale sociale bijdragen / lonen	62	-152.054,43	-177.759,30
	623000 Personneelsverzekeringen	62	-4.090,18	-4.351,99
	623130 Verplaatsingkosten bedienden	62	-2.853,00	-5.267,70
	623730 Maaltijdscheques	62	-7.044,72	-9.154,59
	625000 Voorzieningen vakantiegeld: toevoeging	62	-84.084,66	-79.376,04
	625100 Voorzieningen vakantiegeld: terugneming	62	9.500,36	74.584,30
	Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingkosten, op materiële en immateriële vaste activa	630	-8.687,06	-7.455,49
	630200 Afschrijvingen op materiële vaste activa	630	-8.687,06	-7.455,49
	Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen	631/4		
	Voorzieningen voor risico's en kosten	635/7		
	Andere bedrijfskosten	640/8	-3.813,98	-337,59
	Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten	649		
III.	**Bedrijfswinst**	70/64	**-43.483,62**	**1.067,92**
	Bedrijfsverlies	64/70		
IV.	**Financiële opbrengsten**	75	**41,72**	**476,17**
V.	**Financiële kosten**	65	**-541,76**	**-1.419,38**
VI.	**Winst uit de gewone bedrijfsuitoefening, voor belasting**	70/65	**-43.983,62**	**124,71**
	Verlies uit de gewone bedrijfsuitoefening, voor belasting	65/70		
VII.	**Uitzonderlijke opbrengsten**	76		
VIII.	**Uitzonderlijke kosten**	66		
IX.	**Winst van het boekjaar voor belasting**	70/66	**-43.983,62**	**124,71**
	Verlies van het boekjaar voor belasting	66/70		
IX bis.	**Onttrekking aan de uitbestede belastingen**	780		
	Overboeking naar de uitgestelde belastingen	680		
X.	**Belastingen op het resultaat**	67/77	**-10,18**	**-124,71**
	670010 Roerende voorheffing op rente rekening	67/77	-10,18	-124,71
XI.	**Winst van het boekjaar**	70/67	**-43.993,80**	**0,00**
	Verlies van het boekjaar	67/70		

> Na een jaar werking kan gesteld worden dat het systeem, de controle erop en de flexibiliteit ervan, hun maturiteit hebben bewezen.

JOHAN SCHOUPS
ADMINISTRATEUR-GENERAAL

Verantwoordelijke Uitgever
Johan Schoups, Administrateur-generaal Viapass

Samenstelling
Edward Claessens, Communicatiemanager

Fotografie
Stephanie Fraikin

Creatie
www.linknv.be

VIAPASS
De Koninckstraat 40, bus 19
1080 Brussel
contact@viapass.be

www.viapass.be