Viapass

STABIEL ZONDER GRENZEN

JAARVERSLAG 2021

STABIEL ZONDER GRENZEN

Jaarverslag 2021

INHOUDSTAFEL

7 Voorwoord
9 Agenda
10 Sleutelgegevens

01 EETS

14 De nieuwe EETS richtlijn
16 Interview Adina Vălean
20 Dienstverleners

02 OPERATIONELE ACTIVITEITEN

26 ICT
28 Communicatie

03 DE CIJFERS

32 Statistieken

04 FINANCIEEL VERSLAG

40 Financiën

VIAPASS, EUROPA EN DE EETS RICHTLIJN

Het jaar 2021 ging de start worden van de nieuwe “roaring twenties”, nu het einde van de covidcrisis in zicht was. Het zou nog echter tot Pasen duren vooraleer de derde coronagolf gebroken was, en de vaccinatiecampagnes op volle snelheid begonnen te lopen. In sommige landen ging het sneller dan in andere. Groot-Brittannië liep voorop, maar had dan weer andere katten te geselen. Brexit zorgde voor een ernstig tekort aan vrachtwagenchauffeurs en bijkomende procedurele verwikkelingen. En dat werd al snel zichtbaar door het verdwijnen van bepaalde producten in de Engelse warenhuizen en tekorten op de markt. Het bewees op een heel visibele manier welke fundamentele basis het goederentransport over de weg als ‘last mile’ vormt.

Op het continent bleven de vrachtwagens rijden tijdens de pandemie en vertoonden de cijfers nauwelijks een inzinking ten opzichte van de pre-coronatijden. Integendeel. In België zagen we de aantallen vrachtwagens op sommige momenten pieken. Het ging daarbij zowel om Belgische als niet-Belgische voertuigen. Dat bewees meteen dat de Europese markt een levendig intracommunautair verkeer heeft.

Transport over de weg als ruggengraat van de economie is ook de Europese Commissie niet ontgaan. Zij vond het tijd om haar EETS Richtlijn 750 uit 2009 inzake tolheffing op transport aan te passen aan de moderne logistiek zonder hinderlijke barrières. De nieuwe EETS Richtlijn voorziet in een tolheffing die volledig elektronisch verloopt, gebaseerd op satelliet, ANPR of DSRC, zonder nodeloze stops of hindernissen. Ze formaliseert eigenlijk het model dat Viapass reeds op 1 april 2016 geïntroduceerd heeft in België. Sinds die datum zijn vele landen, die op hun grondgebied ook tol willen heffen, bij Viapass op bezoek geweest om te leren van onze opzet en onze ondertussen rijke ervaring. Een rolmodel van tolmodel. Dat bevestigt ook de Europese commissaris voor Mobiliteit in haar bijdrage. Nu het wegtransport zonder grenzen eindelijk een legistiek kader heeft gekregen vinden we deze stap belangrijk genoeg om hierrond van ons jaarverslag een themanummer te maken. Niet alleen leest u hoe Viapass de coördinatie voerde van de omzetting van de richtlijn in onze eigen Belgische wetgeving, maar u maakt ook kennis met alle dienstverleners voor de tolheffing die in ons land operationeel zijn en zullen worden, inclusief hun troeven en mogelijkheden in de diverse Europese landen.

Uiteraard vindt u verder ook alle ontwikkelingen en activiteiten die Viapass het afgelopen jaar heeft ontplooid. Want met een gedreven, efficiënt team blijven wij verder bouwen aan de Europese EETS-markt, onverdroten en innovatief. Tot nut van alle spelers in de logistieke ketting.

Ik wens u een prettige lectuur.

Johan Schoups
Administrateur-generaal Viapass

Dit jaar was het de vijfde verjaardag van de operationele werking van de kilometerheffing. Dat jaar werd afgesloten met ontvangsten voor de mobiliteitsbudgetten van de gewesten ter waarde van 814 miljoen euro.

AGENDA VAN EEN LOCKDOWN JAAR

Het jaar 2021 werd gekenmerkt door opeenvolgende lockdownmaatregelen en verplichte thuiswerkperiodes voor werknemers die niet essentieel op de werkvloer aanwezig dienden te zijn.

Het zorgde ervoor dat het werk zonder onderbreking kon blijven verdergezet worden, maar dat vele bijkomende zaken noodgedwongen dienden weg te vallen. Fysieke bijeenkomsten transformeerden naar Teams of Zoom, conferenties werden gecanceld. Het zorgde ervoor dat de spoeling van het jaaragenda dunner oogde dan andere jaren. Toch heeft het werk niet geleden onder deze periode-met-de-handrem-op, en – belangrijker- de tolinkomsten ten voordele van de mobiliteitswerken van de gewesten ook niet.

Januari kondigde zich traditiegetrouw aan met de aanpassing van de tarieven in Wallonië aan de indexering van de handelsprijzen.

Op hetzelfde moment introduceerde België via de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) vier nieuwe professionele nummerplaten; de zogenaamde “groene” nummerplaten. In plaats van de gekende proefritten- en handelaarsplaten kwamen er nu vier nieuwe categorieën: een beroepsplaat, een handelaarsplaat, een proefrittenplaat en een nationale plaat. Dit had ook implicaties voor de kilometerheffing. Waar voordien de handelaars- en proefrittenplaten buiten de kilometerheffing vielen, ook voor niet-Belgische vrachtwagens, werd dit nu strikt gelimiteerd tot de proefrittenplaten en dan alleen maar voor het testen van nieuw-ontworpen voertuigen of onderdelen ervan. Viapass lanceerde een grote mediacampagne in binnen- en buitenland om alle vervoersorganisaties, fleetowners en chauffeurs attent te maken op de reglementswijziging.

In februari startte Viapass met de publicatie van regelmatige statistieken inzake het wegvervoer op de Belgische wegen tijdens de lockdowns. Die statistieken werden nauwlettend gevolgd en besproken. Zij vertelden immers, op basis van de aantallen vrachtwagens op de baan, dat de economische activiteit niet was afgenomen, ondanks de pandemie. Ook het Planbureau nam de statistieken mee op in zijn rapporten over de economische gezondheid van het land.

Terwijl van op afstand de werking van de dienstverleners zoals elk jaar grondig werd doorgelicht, startten de gewesten ook het juridisch overleg om de nieuwe Richtlijn inzake Elektronische Tolheffing in Europa (de EETS Richtlijn) om te zetten naar de nationale en regionale wetgeving. Hierover valt meer te lezen in dit jaarverslag.

Op 1 april viert Viapass traditioneel de start van de Kilometerheffing in België. Dit jaar was het de vijfde verjaardag van de operationele werking van de kilometerheffing. Dat jaar werd afgesloten met ontvangsten voor de mobiliteitsbudgetten van de gewesten die 38 miljoen euro hoger lagen dan het jaar voordien.

De fraaie jaarwerking resulteerde in een aantal interviews in de algemene en gespecialiseerde media. Gazet van Antwerpen zette onze cijfers zelfs op de voorpagina.

Elk trimester de afstand zon-aarde +/- 149.600.000 km

TOLKM 2021: +/- 6.821.000.000 km

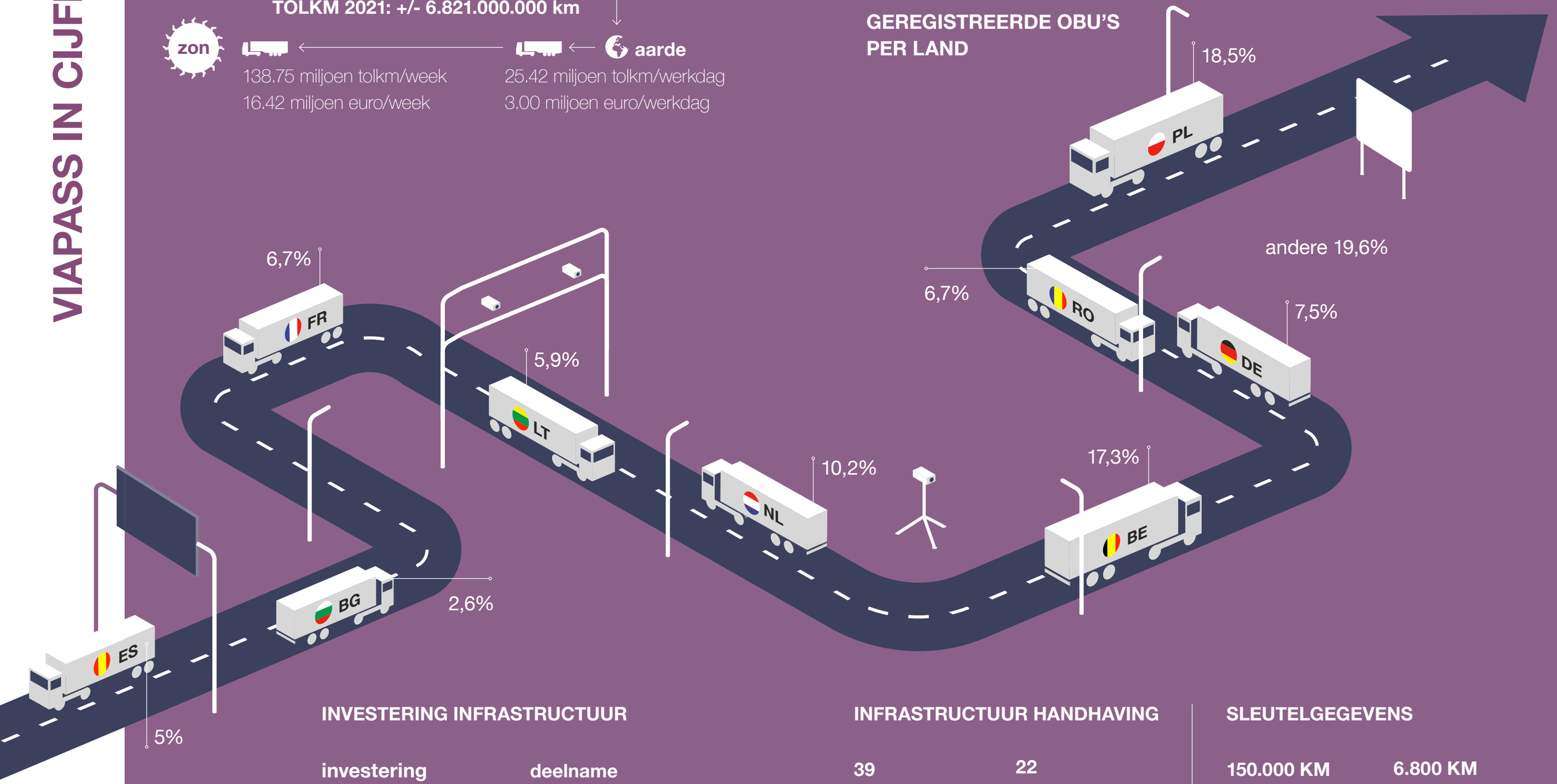
zon

138.75 miljoen tolkm/week
16.42 miljoen euro/week

aarde

25.42 miljoen tolkm/werkdag
3.00 miljoen euro/werkdag

GEREGISTREERDE OBU'S PER LAND



INVESTERING INFRASTRUCTUUR

investering infrastructuur

- VL 54%
- WA 40%
- BR 6%

deelname kosten systeem

- VL 62,2%
- WA 35,62%
- BR 2,18%

INFRASTRUCTUUR HANDHAVING

39
portieken

22
flexibele controlepunten

55
ambtenaren voor 3 gewesten

38
controlevoertuigen & -motors

SLEUTELGEGEVENS

150.000 KM
wegen

6.800 KM
betalende tolwegen

128
servicepunten

146.971
OBU/werkdag

01 EETS

DE NIEUWE EETS RICHTLIJN 2019/520

Op 19 oktober 2021 is de nieuwe Richtlijn van Europa op de elektronische tolheffing (European Electronic Tolling Service/ EETS) in voege getreden[1)]

De nieuwe Richtlijn wijzigt en verduidelijkt vooral de bepalingen met betrekking tot:

- de rechten en plichten van de EETS-aanbieders (dit zijn de dienstverleners die elektronische tolheffingsdiensten verrichten voor de EETS-gebruikers, die de heffingsplichtigen zijn), met een versoepeling van de regels voor het recht op toegang tot de EETS-gebieden (dit zijn de tolgebieden) om elektronische tolheffingsdiensten te verlenen en een precisering van de regels met betrekking tot de vergoeding waarop zij aanspraak kunnen maken; en

- de verplichtingen van tolheffers, meer bepaald een uitgebreidere transparantieverplichting ten aanzien van de EETS-aanbieders en de EETS-gebruikers.

De nieuwe richtlijn is er vooral om EETS te promoten. Zo had vroeger een EETS dienstverlener de verplichting binnen 24 maanden alle EU landen te bedienen; dat is nu weggevallen. De nieuwe richtlijn moet de gebruiker beter beschermen en de keuze te geven tussen verschillende providers. Zij wil ook de spelregels tussen de providers duidelijker vastleggen (het zg. level playing field). Tenslotte wordt het mogelijk om adresgegevens van overtreders binnen heel Europa uit te wisselen, om de handhaving stabieler en effectiever te maken.

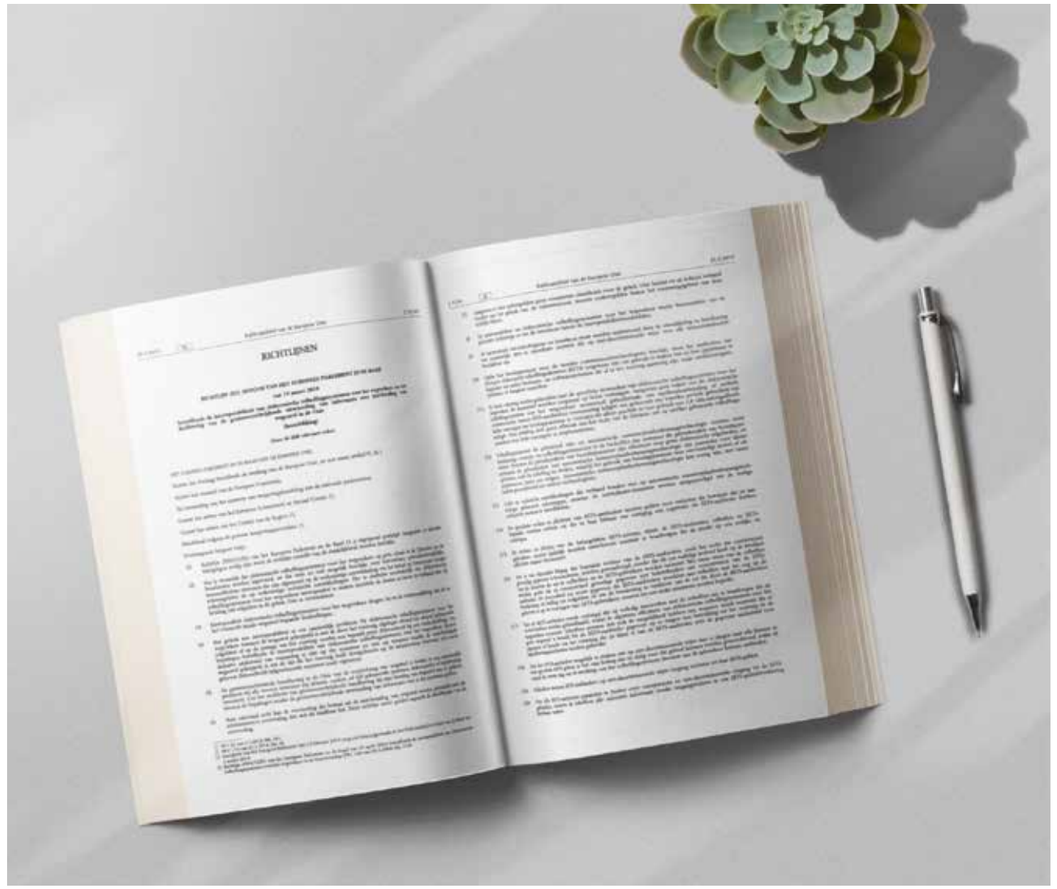
Voor de omzetting van de tekst naar regionale en federale regelgeving werd het overleg met de juristen van de gewesten geleid door Viapass. Het (voor)ontwerp van decreet over de elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer (EETS-richtlijn (richtlijn 2019/520) bevat twee gedeelten:

Het eerste luik gaat over de algemene omzetting van de richtlijn 2019/520 EG inzake alle elektronische tolheffingssystemen die gebruik maken van de in die richtlijn bepaalde technologieën (lex generalis), en is vrij letterlijk de omzetting van deze richtlijn in de lokale wetgeving.

Later volgt nog een tweede luik – de lex specialis- dat een specifieke aanpassing bevat van de regelgeving op de kilometerheffing voor de gewesten, met een update van de richtlijn en toevoegingen die onder meer gaan over de verplichte regelgeving in verband met de gegevensbescherming en de rol van de verschillende actoren die in dit kader duidelijk moet worden vastgelegd.

Het kilometerheffingssysteem dat destijds gebouwd werd voor toepassing in de drie gewesten van België was volledig in overeenstemming met de richtlijn en de beschikkingen die toen van kracht waren. Viapass was toen het eerste elektronische GNSS-tolheffingssysteem dat deze technologieën nationwide uitrolde. Viapass was dus de eerste met een volledig open markt (6 providers) waarbij op het einde van 2021 de hoofddienstaanbieder (Satellic) 50% bediende van de markt, en de EETS-aanbieders de andere 50 % (wat nog eens een primeur is in de EU).

De huidige, nieuwe richtlijn is er onder andere gekomen op basis van de lessen getrokken uit de “real life” implementatie en 5 jaren werking van het EETS GNSS systeem dat bij Viapass draait.



[1] 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 (europa.eu.

INTERVIEW
ADINA VĂLEAN

"Free-flow tolregelingen zoals in België ingevoerd zijn duidelijk een efficiëntere oplossing dan het werken met tolpleinen en slagbomen."

ADINA-IOANA VĂLEAN
EUROCOMMISSARIS VOOR TRANSPORT

Viapass kon de volgende vragen aan mevrouw Adina Vălean voorleggen:

- Nu alle lidstaten de EETS-richtlijn hebben aangenomen, wat zullen dan de belangrijkste veranderingen zijn voor de gewone vrachtwagenchauffeur(s) op de internationale wegen?

- Europa lanceerde ooit de slogan "1 tolkastje, 1 contract, om door Europa te rijden". Blijft u aan dat principe vasthouden of gaat u liever over op een flexibel gebruik van de zogenaamde internationale vrachtcorridors? Men stelt vast dat dienstverleners de neiging hebben oplossingen aan te bieden voor een deel van de EU (voorbeeld: zuidelijke EU landen, oostelijke EU landen, enz...)

- Wanneer volgens de richtlijn ingebouwde vrachtwagenapparatuur of andere apparaten zoals tachograaf of smartphone kunnen worden gebruikt voor de kilometerheffing, zal Europa dan een rol spelen bij de standaardisering, de kwaliteitsnormen, enz. of laat u dit over aan de tolheffers en de nationale overheidsinstanties?

- De komende jaren zullen steeds meer alternatieve brandstoffen worden gebruikt. Houdt Europa rekening met de geleidelijke elektrificatie van vrachtwagens als belangrijkste veranderingsfactor. Is die aandrijving voldoende en performant genoeg voor vrachtverkeer)? Wat is uw standpunt over de tarieven voor de kilometerheffing (volledig, gedeeltelijk of geen, aangezien een elektrische vrachtwagen ook gebruik maakt van de infrastructuur?

- Als pionier in EETS heeft Viapass na 6 operationele jaren een marktaandeel van meer dan 50% EETS-aanbieders bereikt met 5 (over een paar maanden 7) EETS-spelers en een nationale aanbieder. Wat is de visie van Europa met betrekking tot EETS versus een nationale aanbieder? Welke stimulansen ziet u om de EETS-markt in de komende jaren verder te stimuleren?

Hoewel de EU-wetgeving inzake elektronische tolheffing al 15 jaar van kracht is, werd op 19 oktober 2021 een nieuwe mijlpaal bereikt voor de interoperabiliteit van elektronische tolheffing in de EU. Vanaf die dag werd de herziene Richtlijn (EU) 2019/520 van toepassing. Hoewel het vandaag slechts in zes lidstaten mogelijk is om met één On Board Unit te rijden, blijft het onze ambitie dat transportbedrijven tol moeten kunnen betalen met één On Board Unit per voertuig, waar ze ook naartoe gaan in Europa. De gebruikers moeten ook een dienstverlener kunnen hebben, de EETS-aanbieder, die hen in staat stelt alle elektronische tolheffingen te betalen, ongeacht de toegepaste technologie.

De herziene wetgeving geldt voor alle motorvoertuigen en is van toepassing op alle wegen, inclusief stedelijke netwerken. Zij moet ervoor zorgen dat de EETS efficiënter functioneert en dat de elektronische tolheffing in de hele EU interoperabel is - door alle onnodige obstakels voor de markttoegang van nieuwe aanbieders van toldiensten uit de weg te ruimen.

De EETS is een marktgebaseerde dienst en EETS-aanbieders zijn niet verplicht hun diensten in de hele EU aan te bieden. Aangezien de EETS echter wordt aangeboden als een echte commerciële dienst, heb ik er alle vertrouwen in dat dit ertoe zal leiden dat EETS-aanbieders geleidelijk heel Europa zullen bestrijken.

Door gelijke concurrentievoorwaarden te creëren voor het verlenen van tolheffingsdiensten zullen ook de kosten voor de lidstaten en de gebruikers dalen. De veelheid van onderling incompatibele systemen heeft tot onnodige kosten geleid voor vervoersexploitanten.

De nieuwe regels voor de grensoverschrijdende handhaving van tolbetalingen, ongeacht of zij op afstand of in de tijd gebeuren, elektronisch of manueel, zijn essentieel om de inkomsten uit tolheffingen veilig te stellen. Vanaf oktober 2021 zullen de lidstaten overtreders van tolheffingen kunnen identificeren, zelfs als hun voertuig in een andere lidstaat is ingeschreven, en zo het huidige inkomstenverlies van 150 miljoen euro per jaar vermijden.

De Commissie hecht veel belang aan de correcte tenuitvoerlegging van de nieuwe wetgeving en aan de versnelling van het accreditatieproces van EETS-aanbieders in de landen waar zij momenteel nog niet aanwezig zijn. Zoals we kunnen zien in België, waar Viapass het systeem effectief exploiteert, krijgen EETS-aanbieders uiteraard de toestemming om op de markt actief te zijn, zij aan zij met

de nationale aanbieders. Dit betekent extra diensten met toegevoegde waarde om klanten aan te trekken en dus een meer concurrerende markt.
Terwijl de belangrijkste prioriteit van de tolheffende instanties en de lidstaten vandaag bestaat in het innen van alle verschuldigde tolgelden, moet de focus worden verlegd naar de kostenefficiëntie van het systeem en het gemak voor de gebruikers.

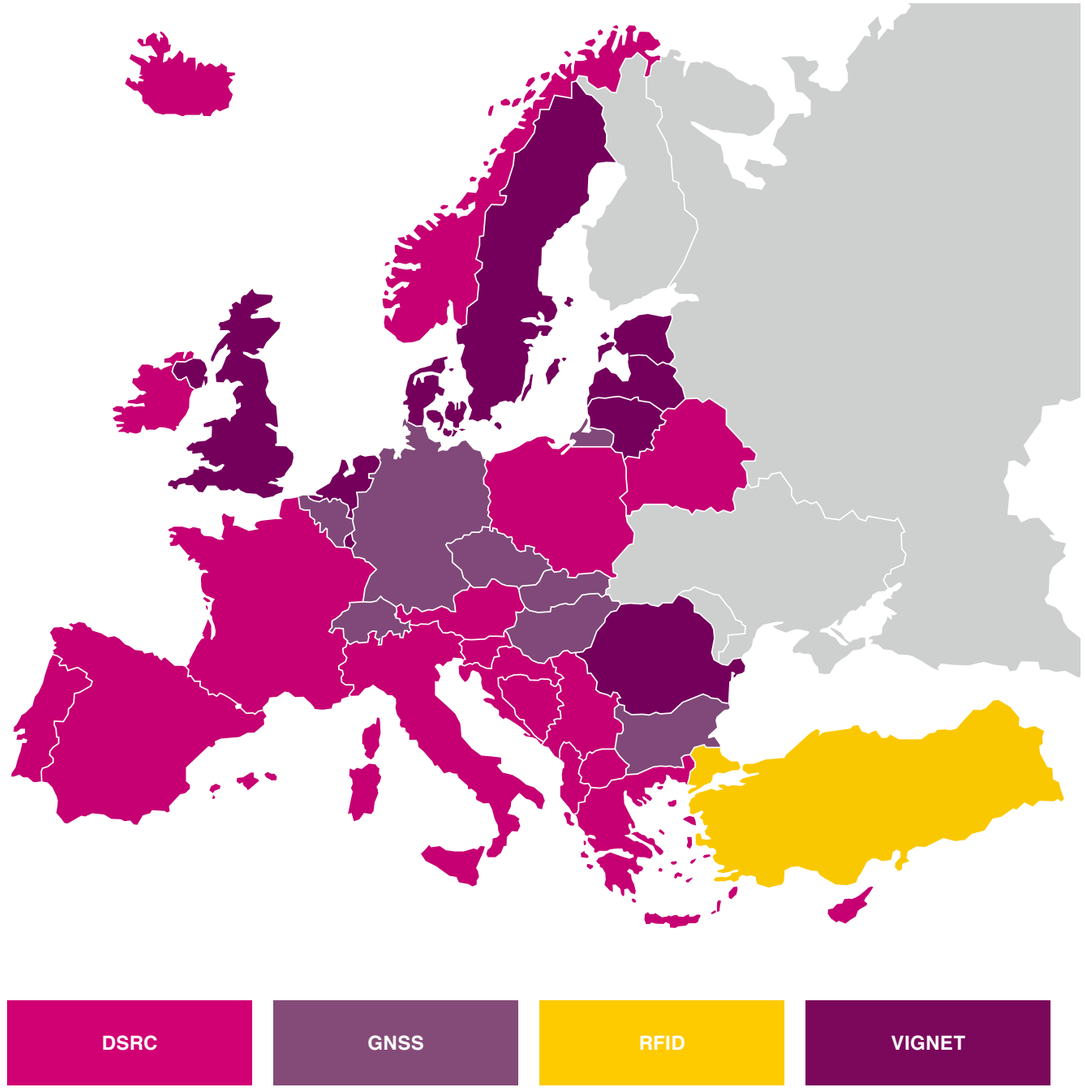
Wij concentreren ons ook op de voltooiing van het standaardiseringskader voor elektronische tolheffing, dat beantwoordt aan specifieke interoperabiliteitsbehoeften van de EU. Naast systemen met apparatuur aan boord is de werkingssfeer van deze wetgeving uitgebreid tot videotol-systemen met automatische nummerplaatherkenning (ANPR) als belangrijkste technologie. Dit zal helpen gelijke tred te houden met de technologische ontwikkelingen en zal betalingen door gebruikers vergemakkelijken, wat ons dichter brengt bij één Europese ruimte voor tolheffing.

Door de recente herziening van de Eurovignetrichtlijn, die in 2022 in werking moet treden, zal de toepassing van het beginsel dat de vervuiler betaalt en het beginsel dat de gebruiker betaalt, worden versterkt. Voertuigen met een lage of nulemissie moeten kunnen profiteren van aanzienlijk lagere toltarieven, wat hun geringere effect op het milieu weerspiegelt, ook al moeten zij wellicht tol betalen voor het gebruik van de infrastructuur. Lagere toltarieven zullen de marktpenetratie van die voertuigen versnellen.

In de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit hebben we de mijlpaal opgenomen dat er tegen 2030 minstens 80 000 vrachtwagens zonder emissie op onze wegen moeten rijden en dat alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen tegen 2050 emissievrij moeten zijn; dit is nodig om onze klimaatverbintenissen na te komen. Het is uiteraard aan de fabrikanten om te beslissen welke technologieën zij gebruiken om deze doelstellingen te verwezenlijken, maar we zien nu al dat zij aanzienlijk investeren om de productie van batterij-elektrische vrachtwagens snel op te voeren, waarbij waterstofvrachtwagens naar verwachting op middellange termijn ook een rol zullen spelen.

Ik denk dat het ook belangrijk is op te merken dat de marktspelers al duidelijk te kennen hebben gegeven dat zij verder willen gaan dan de mijlpalen en doelstellingen die wij hebben vastgesteld: aan de vraagzijde heeft de European Clean Trucking Alliance, die wagenparkexploitanten vertegenwoordigt die verantwoordelijk zijn voor meer dan 380 000 vrachtwagens, opgeroepen tot een hoger ambitieniveau. Aan de aanbodzijde wordt in een recente gezamenlijke verklaring van de ACEA de toezegging van alle belangrijke vrachtwagenfabrikanten gepresenteerd om alle nieuwe bedrijfsvoertuigen tegen 2040 koolstofneutraal te maken, en wordt opgemerkt dat deze overgang zowel noodzakelijk als mogelijk is. De fabrikanten verwachten dat er tegen 2025 40 000 vrachtwagens met batterijelektrische aandrijving op onze wegen zullen rijden, en 270 000 tegen 2030. Zij gaan uit van een langere aanlooptijd voor waterstofcelvrachtwagens, waarvan er tegen 2030 naar verwachting 60.000 op onze wegen zullen rijden.

DE VERSCHILLENDE TOLSYSTEMEN IN EUROPA



DIENSTVERLENERS

Dienstverleners leveren de On Board Units aan vrachtwagenchauffeurs die in België rondrijden. Op basis van de geregistreerde afgelegde kilometers factureren zij hun klanten en storten nadien de heffingen pro rata door aan de gewesten. Er waren in 2021 zes dienstverleners geaccrediteerd door Viapass; drie andere doorlopen de accreditatietests.

1. De geaccrediteerde dienstverleners

Axxès
TAKE THE LEAD

Naam: Axxes

CEO: Frédéric Lepeintre

Partners: MSTS, UTA, Shell, Easytrip, Global Star, Ressa, UPTR

Landen: Frankrijk, Spanje, Portugal, Italië, Oostenrijk, Duitsland, België, Denemarken, Zweden, Polen, Hongarije

Axxès wil zijn commerciële aanwezigheid in heel Europa versterken. Dit zal vanaf 2022 met name het geval zijn voor België, Duitsland en Nederland. Daarnaast zal Axxès meer aanwezig zijn via de Belgische media, en deelnemen aan evenementen die in België worden georganiseerd zoals het geval was op de vakbeurs Transport en Logistiek in Antwerpen in oktober 2021. Ten slotte zullen de chauffeurs vanaf 2022 de verschillende formules van de firma kunnen ontdekken via speciale aanbiedingen.

eurotoll
Abertis Mobility Services

Naam: Eurotoll

CEO: Bertrand Gorrée

Partners: Satellic en Telepass

Landen: Frankrijk, België, Eurovignet landen, Spanje, Portugal, Duitsland, Oostenrijk, Italië, Zwitserland, Slovakije, Polen, Tsjechië

Bij Eurotoll is eenvoud voor de klanten een fundamenteel credo. Het doel is om de klanten de keuze te geven en hen het product aan te bieden dat het beste past bij hun behoeften en hun verkeersgewoonten in Europa.
Hiervoor biedt de firma drie verschillende oplossingen in België: de tribox Air, de Pronto SAT en de Eurotoll-kaart voor Satellic.
Al de EETS-producten kunnen op afstand beheerd en geconfigureerd worden zoals bv. overdracht van het ene voertuig naar het andere voertuig, activering / deactivering van een netwerk op een interoperabele box.
Deze diensten maken integraal deel uit van het Eurotoll-aanbod en worden niet extra gefactureerd. Daarnaast zijn er ook diensten met toegevoegde waarde, zoals geolocatie & wagenparkbeheer, btw-terugvordering, elektronische EDI-bestanden en meer. Er kunnen ook intelligente rapporten ontwikkeld worden waarmee de klanten het gebruik van hun OBU's en hun tolverbruik online nauwkeurig en autonoom kunnen volgen.
Ten slotte biedt Eurotoll een assistentiedienst aan om de klanten een correcte naleving op het Belgische betolde netwerk te verzekeren. Bij een inbreuk is er gratis begeleiding bij het opvolgen van hun dossiers bij de verschillende gewesten.

Satellic

Naam: Satellic nv

CEO: Olliver Sachs

Partners: WEX Europe Services bvba, Easytrip, StarRessa, Plose, LogPay, ZMPD, The Fuel Company, DATS24, Febetra, MAES, Modalizy, TLV, Statoil, MSTS Tolls, Colsea, Global STAR, Eurowag, E100, SVG, Eurotoll, Shell, ENI/AGIP, Total, DKV Euro Service, UTA, AS24, BP Europa SE (BP PLUS/ Aral Card), Gabriëls-Power

Landen: België, Liefkenshoektunnel

Op basis van de visie en missie van het bedrijf, maakt elke werknemer bij Satellic van kwaliteit de spil van elke beslissing, actie, dienst, proces, project, en interactie met alle stakeholders.
Met deze instelling streeft Satellic ernaar erkend te worden als het Europese competentie- en kenniscentrum voor kwalitatief hoogstaande end-to-end tolling-implementatie en operaties.

TOLL 4 EUROPE

Naam: Toll4Europe

CEO: Dr. Felix Wex

Partners: DKV, Shell, Gabriëls en Transport en Logistiek Vlaanderen.

Landen: België, Duitsland, Frankrijk, Spanje, Portugal, Oostenrijk, Bulgarije, Hongarije, Italië, Zwitserland, Polen

Toll4Europe is een EETS-aanbieder met een ruime expertise in IT, tolheffing en mobiliteits-diensten. De firma biedt een interoperabele, grensoverschrijdende service voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton, en dat voor zowel kleine als grote wagenparken. Toll4Europe is een betrouwbaar tolplatform dat werkt met de nieuwste interfacetechnologieën en op die manier de integratie van systemen van derden automatiseert en vereenvoudigt. De firma dekt de meest flexibele en uitgebreide gegevensverwerking en facturering achteraf.
Momenteel worden 14 toldiensten in 11 landen en 3 tunnels aangeboden. In 2022 zal Toll4Europe haar toldienst verder verbeteren door nieuwe toldiensten toe te voegen en door nieuwe digitale oplossingen te ontwikkelen. Zo willen ze bijdragen aan het gemak van de transportsector en het succes van EETS. Toll4Europe wil ook de bestaande toldienst in België verder ontwikkelen door een uitstekende service te behouden en hoge kwaliteitsnormen te handhaven, zoals tolheffingsprestaties en nauwkeurigheid. Het streven is om het aandeel van de dienstverlening op de Belgische markt te vergroten en het Sales Partner-netwerk uit te breiden.

Naam: Telepass

Hoofd Tolbeheer:
Francesco Maria Cenci

Partners: Sales partners via fuelcards, transportverenigingen en logistieke firma's

Landen: Italië, Frankrijk, België, Spanje, Portugal, Polen, Oostenrijk, Duitsland, Denemarken, Zweden, Noorwegen, Zwitserland, Hongarije, Bulgarije, Polen

Telepass wil als EETS-aanbieder de dekking van tolgebieden in heel Europa blijven uitbreiden. Het Belgische toldomein is ongetwijfeld een mijlpaal voor Telepass, aangezien het de eerste GNSS-context is waarin de firma als EETS-aanbieder is gecertificeerd.
In de commerciële visie van Telepass zijn de klanten, of beter gezegd de EETS-gebruikers en hun behoeften, de drijfveer. De firma wil diensten met toegevoegde waarde kunnen aanbieden aan zijn klanten, waarbij het aanbod zelfs wordt uitgebreid tot telematicadiensten.

Naam: TotalEnergies Marketing Services

Directeur Operaties Fleet & Mobility Europa:
Gilles Langlois

Partners: TotalEnergies en AS24

Landen: Duitsland, Oostenrijk, België (+ Liefkenshoektunnel) Spanje, Portugal, Polen, Denemarken (+ Storebaeltbrug, Oresundbrug) . Binnenkort volgen Hongarije en Bulgarije

De wijzigingen die de firma in haar aanbiedingen gaat doorvoeren komen over het algemeen ten goede aan de klanten voor alle toegankelijke Toll Domains; of het nu gaat om de functionaliteit van de OBU zelf of om de diensten met toegevoegde waarde van het PASSango Europilot-aanbod.

2. Deze firma's doorlopen momenteel de accreditatietests voor België

Naam: MSTS

Managing Director:
Tapas Samataray

Partners: Tollnet, StarLogistics

Landen: Oostenrijk, Bulgarije, Tsjechië, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Hongarije, Italië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Slovakije, Slovenië, Spanje, Zweden, Zwitserland, UK

MSTS Tolls wil zich richten op het verbeteren van het Tolls 2.0-portaal om zijn klanten een betere service en ondersteuning te bieden.
Er zullen extra functionaliteiten komen om de OBU's te verbeteren en meer diensten te leveren. Enkele daarvan zijn de realtime weergave van de goede werking van de OBU, de bewaking van de gegevens en het beheer van de OBU. Daarnaast werkt de firma aan de implementatie van de geofence-gegevens als toegevoegde dienstverlening (VAS). De eerste stadia van die bijkomende dienst omvatten de levering van ruwe positionering die segmentherkenning biedt. De firma blijft ondertussen de service aan andere landen in Europa verbeteren.

Naam: Tolltickets

General Manager:
Jan KERSTEN

Partners: Autopass, Telepass, Viaverde

Landen: Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Italië, Noorwegen, Oostenrijk, Portugal, Roemenië, Zweden, Zwitserland, Slovenië, Spanje, Tsjechië, Hongarije

De start van Tolltickets in België is een belangrijke mijlpaal op de roadmap van de firma. De firma wil mobiliteit van de Europese transportindustrie in heel Europa comfortabeler maken. De focus ligt op operational excellence in combinatie met de steun van de lokale partners van Tolltickets. De firma heeft als doel een betere dienstverlening aan de weggebruikers te leveren.

Naam: WAG Payment Solutions

Voorzitter directiecomité:
Martin Vohánka

Partners: Asfinag, Axxés, Toll4Europe, Ages,Telepass, LSVA (EZV) - FCA (Schweizerische Eidgenossenschaft), PPF (CzechToll), GEIE del Traforo del Monte Bianco, Toll Collect, Baltic tolls SIA, SFTRF, Geie del Traforo Del Monte Bianco, Northgate Public Services (UK) Limited, Kupon, Auto Securit, Gdansk Transport Company, Autostrada Wielkopolska S.A, Scala, DARS, Skytoll (Paywell), Viapass

Landen: Oostenrijk, Hongarije, Polen

In 2022 wil WAG zich richten op landen in het hart van Europa. Het belangrijkste doel is om de certificering in Duitsland af te ronden en daarna de prioriteit te verleggen naar Tsjechië en Slowakije. Daarnaast plannen ze om de Poolse autosnelwegen A4 en A1 en de Zweedse Oresundbrug aan te bieden. Verder wil EW zijn EETS-diensten in West-Europa uitbreiden en verder groeien naar de Balkan, maar de exacte timing daar nog niet bekend.

02 OPERATIONELE ACTIVITEITEN

ICT

Introductie

De kilometerheffing genereert een indrukwekkende datastroom aan betalings- en informatiegegevens tussen de gebruikers, de dienstverleners, Viapass, en de gewesten. Op drukke werkdagen zijn er rond 150.000 vrachtwagens op de weg met een actieve On Board Unit. Zij genereren datastromen van hun afgelegde afstand. Die ritverslagen, inclusief de kenmerken van het voertuig (euroklasse, gewicht, nummerplaat) worden doorgestuurd naar de dienstverleners. De dienstverleners op hun beurt maken facturen op die netjes, onder het waakzaam oog van Viapass, per afgelegde kilometer doorbetaald worden aan de gewesten waar de ritten verreden zijn. Daarna kunnen Viapass en de gewesten de geanonimiseerde versie van deze trafiekgegevens gebruiken voor eigen analyse, verbeteringen en verkeersmanagement.
Een andere datastroom loopt tussen de gewesten naar de dienstverleners wanneer een vrachtwagens die niet in orde is, door de handhavingssysteem wordt gedetecteerd. Voor dit gegevensverkeer tussen drie gewesten, Viapass, en de zes dienstverleners heeft Viapass een “Hub” ontwikkeld waarover alle informatie-uitwisselingen lopen. Niet alleen spaart deze automatisering heel wat manuren uit, ze biedt Viapass ook de mogelijkheid om aan actieve monitoring te doen van de toestand op de weg, het betalingsverkeer en mogelijke haperingen in het systeem. Voor alle actoren zal de Hub ook heel wat werk besparen. Zo moet een dienstverleners bijvoorbeeld enkel bij Viapass aankloppen om verbinding te kunnen krijgen met alle tolheffers in België. Er wordt zelfs gedacht om dit model uit te breiden om gelijkaardige dienstverlening te kunnen aanbieden aan tolheffers buiten België, vermits alle huidige gekende EETS dienstverleners ofwel reeds getest en geaccrediteerd werden door Viapass, ofwel reeds hebben ingeschreven op de procedure om dit te realiseren.
Zowel voor het management van de verkeersgegevens als voor de Hub kwamen er in 2021 behoorlijk wat nieuwe ontwikkelingen bij.

Realisaties in 2021

De Viapass Hub

De Viapass Hub werd in 2021 vernieuwd. Nieuwe geaccrediteerde dienstverleners kunnen meteen op de nieuwe Hub aangesloten worden. De overige werden gaandeweg tussen maart en december 2021 geconnecteerd. Deze nieuwe Hub gebruikt state-of-the-art Message Queuing technologie om informatie tussen de gewesten, Viapass en de dienstverleners uit te wisselen. De Viapass Hub is een essentieel element voor een betere organisatie bij de handhaving van het systeem. Vooraleer een boete kan worden uitgeschreven, moeten verschillende stappen ter verificatie en informatieverwerving worden doorlopen: deze verlopen allemaal over de Viapass Hub, die zorgt voor de verbinding tussen de handhaving die de gewesten beheren en de dienstverleners. Dat proces zorgt voor meer dan 10.000 internetprocessen per dag.

De Viapass Hub kan worden gezien als een sorteercentrum voor informatie dat deze verschillende processen automatisch beheert. Het platform bespaart niet alleen vele uren werk, maar bewaakt ook alle gegevensuitwisselingen en detecteert mogelijke crashes in elk deel van het systeem.

Verschillende andere EETS landen hebben hun interesse al laten blijken in het platform om er op termijn een verbinding mee te leggen, of om het idee over te nemen.

Verkeersgegevens

Nog steeds in 2021 ontwikkelde de IT-afdeling van Viapass een cloudplatform voor het beheer van verkeersgegevens; een project dat gestart werd in 2020. Viapass bundelt nu alle anonieme verplaatsingen die worden uitgezonden door OBU’s die in België in omloop zijn, en die door de verschillende dienstverleners ter beschikking worden gesteld van Viapass en de gewesten. Het is belangrijk op te merken dat deze gegevens door de dienstverleners worden geanonimiseerd en dat Viapass noch de gewesten geen enkele informatie hebben over de identiteit van het voertuig. De doelstellingen van dit cloudplatform zijn veelvoudig: de algemene werking van het systeem en van de OBU’s in de voertuigen controleren en de gewesten statistieken en prognosetools aanreiken voor bijvoorbeeld wegbezetting, mogelijke storingen in het verkeer, omtrekkende bewegingen van verkeersstromen om tolwegen te mijden,…

Bovendien stelt Viapass de dienstverleners in kennis van OBU’s met afwijkend gedrag. Door de integratie van kunstmatige intelligentie-algoritmen in dit cloudplatform controleert Viapass of de kilometers die de Service Providers namens de gewesten aan de gebruikers factureren consistent zijn om fouten die zich in de verschillende stadia van de verwerkingsketen kunnen voordoen, op te sporen, te corrigeren en bij voorkeur te voorkomen: ritten waarin gaten vallen. Als bijvoorbeeld een vrachtwagen van Mons naar Oostende rijdt maar tussen Doornik en Brugge geen gegevens doorseint detecteren we een onregelmatigheid. “Vrachtwagens kunnen niet vliegen” is een overtuiging die sinds de start van de kilometerheffing nog steeds niet ontkracht is kunnen worden.
Het opsporen van deze OBU’s heeft een dubbel voordeel: ten eerste om boetes wegens technische problemen te voorkomen, en ook om mogelijke fraude met het systeem te verhinderen.
Ten slotte kan dit cloudplatform geaggregeerde statistieken verstrekken over het gebruik van het wegennet door vrachtwagens in de loop der tijd. Deze statistieken zijn nuttig voor de gewesten bij hun studies over mobiliteit, toegankelijkheid en verkeer, maar ook voor de juiste afbakening van het wegennet waarop de heffing van toepassing is. Er zijn veel case studies en er is nog een lange weg te gaan om al deze projecten te voltooien.

COMMUNICATIE

Viapass heeft zich van meet af aan opgesteld als een open en toegankelijke overheidsorganisatie. Die openheid werkt in twee richtingen. De organisatie is vlot bereikbaar en is ook heel open naar buiten toe.

1. Directe telefoonlijn

Voor directe, korte, praktische vragen is het algemene telefoonnummer van Viapass steeds bereikbaar op werkdagen.

2. Website

Veruit de belangrijkste informatieve pijler is de website www.viapass.be. Hier is alle informatie te vinden inzake de kilometerheffing, de manieren om een On Board Unit te bekomen, de onderworpen voertuigcategorieën, de vrijstellingen en uitzonderingen, de controle op de naleving en mogelijke boetes, tarieven en betalende tolwegen, en nieuwste ontwikkelingen.

De website herbergt ook een contactformulier voor praktische vragen, een aanvraagformulier voor een mogelijke uitzondering of vrijstelling, en een kennisgevingsformulier voor nummerplaten voor testritten met nieuw ontworpen voertuigen. Uit de talrijke inzendingen blijkt dat het contactformulier een belangrijke infobalie is voor de gebruikers. Zo werden dit jaar er 699 vragen via het contactformulier gesteld en beantwoord. Dat zijn er 306 meer dan het voorgaande jaar. Het ging hierbij om een breed scala aan vragen gaande van de manier om een OBU te bekomen, informatie over de tarieven en tolwegen, of de vraag om een gereden traject zonder OBU te kunnen regulariseren. Het weze hierbij nogmaals vermeld dat bij niet-functioneren van een OBU onderweg onmiddellijk de dienstverlener gecontacteerd moet worden die de gebruiker verder uitsluitsel kan bieden. Viapass kan en mag ter zake niet tussenkomen.

Wanneer er zich belangrijke veranderingen in de reglementering inzake de kilometerheffing voordoen, wordt daarover op de website ook bericht in de rubriek Nieuws. Ook elk persbericht dat Viapass naar de reguliere media uitstuurt wordt op de website weergegeven.

De website is tevens de referentie voor alle vervoerders om de juiste tarieven per gewichts- en milieuklasse na te kijken voor hun vrachtwagens. Ook de kaarten met de betalende tolwegen staan er weergegeven voor de 3 gewesten, hoewel dit minder relevant is voor het dagelijks gebruik. Immers, tolplichtige vrachtwagens dienen steeds een ingeschakelde On Board Unit te hebben, ook op niet betalende tolwegen.

Een onderdeel van de website bevat statistische gegevens. Hoewel statistische opvolging niet tot het kerntakenpakket van Viapass behoort, beschikt de organisatie door zijn werking wel over specifieke gegevens inzake het wegtransport. Dat cijfermateriaal is anoniem, maar biedt toch nuttige informatie voor tal van ondernemingen en organisaties. Vandaar dat op trimestriële basis de belangrijkste gegevens inzake het wegtransport weergegeven worden op de tab ‘statistieken’. Tijdens de coronapandemie werden tijdens de verschillende lockdownperiode ook gegevens bekendgemaakt over het wegvervoer in ons land, als graadmeter van de economische polsslag tijdens deze atypische periode.

Aangezien onderzoek uitwees dat 40% van de gebruikers de website consulteren op hun smartphone, werd in 2021 ook een mobiele website gelanceerd https://m.viapass.be. Bedoeling is dat bv chauffeurs onderweg vanuit hun cabine gemakkelijk de meest essentiële informatie kunnen opvragen op hun GSM of tablet.

3. Reguliere media; pers

In de communicatiemix wordt uiteraard ook rekening gehouden met de reguliere pers in print en online. Aangezien Viapass een opdracht heeft voor het grote publiek moet dit ook bereikt kunnen worden. In de mix zitten onder meer kranten en tijdschriften en de vakpers.
Bij grote wijzigingen aan de reglementering, zoals bijvoorbeeld de nieuwe regeling voor de ‘groene nummerplaten’ die in 2021 werd ingevoerd, wordt ook de internationale pers betrokken.

4. Sociale media

Alle wijzigingen in tarieven, in reglementeringen en verdere aanpassingen inzake de kilometerheffing worden ook nog eens doorgegeven via sociale media. Viapass gebruikt hiervoor Twitter, Facebook en LinkedIn, zodat met hoge mate van zekerheid zowat alle sociale mediagebruikers bereikt kunnen worden.

@VIAPASS_BE
#VIAPASS

FACEBOOK.COM/VIAPASSBELGIUM
#VIAPASS

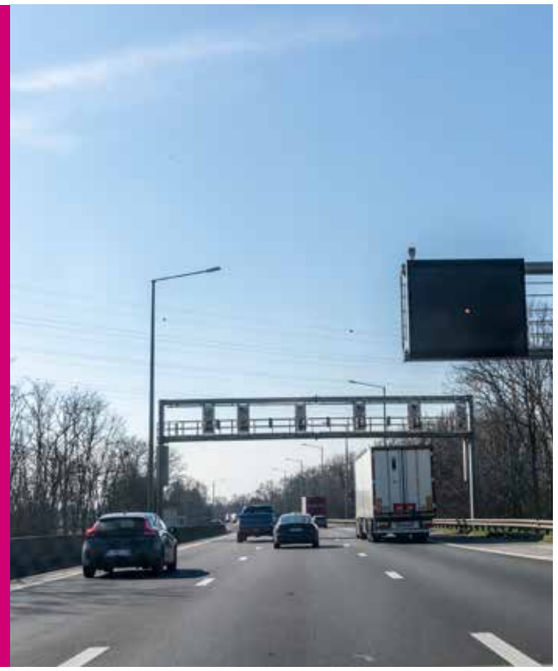
LINKEDIN.COM/COMPANY/VIAPASS-IRE
#VIAPASS

03 DE CIJFERS

STATISTIEKEN

Elke werkdag rijden er gemiddeld 140.000 tot 150.000 tolplichtige vrachtwagens over de wegen van Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Via de dienstverleners verlopen alle gegenereerde gegevens van die trucks over de systemen die Viapass bewaakt, en worden ze gestroomlijnd en gestructureerd doorgezonden naar de juiste bestemmeling.

De opdracht die de overheid aan de interregionale entiteit heeft meegegeven is om alle gegevens en geldstromen op hun correctheid te verifiëren. Aangezien Viapass via de kilometerheffing beschikt over een schat aan gegevens die nergens anders te vinden zijn op landelijke schaal, werd besloten om the extra mile te gaan en niet alleen op jaarlijkse maar ook op trimestriële basis sleutelstatistieken vrij te geven.



- De jaarstatistieken geven de basismetingen weer die tot de kerntaken van Viapass behoren:
  - De tolheffing per gewest
  - De tolheffing per maand , zodat de het ritme van de inkomsten kan gevolgd worden
  - De tolheffing per gewichtsklasse
  - De tolheffing per euroklasse
  - De top 10 van de nationaliteiten van de vrachtwagens op de wegen in België

- De trimestriële statistieken brengen dezelfde parameters op kwartaalbasis., dit op vraag van diverse betrokkenen en belanghebbenden, die graag de gegevens op kortere termijn opvolgen.

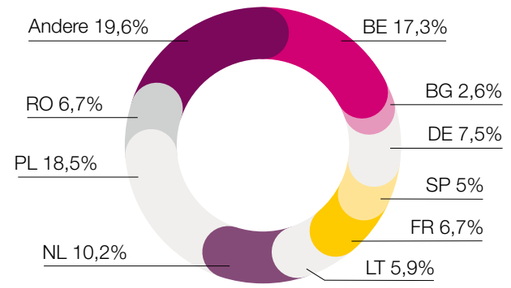
- Inzicht- en opvolgstatistieken: bij de start van de coronapandemie en de opeenvolgende lockdowns was het vrachtvervoer een duidelijke indicator van de graad van economische activiteit die kon aangehouden worden. Viapass volgde de evolutie van het aantal vrachtwagens op de weg om die polsslag te voelen en publiceerde deze op regelmatige basis. Vanuit verschillende belanghebbende groeperingen, economische sectoren tot zelfs het Planbureau toe, was daarvoor grote belangstelling.

Op het vlak van de algemene statistieken zien we dat de ontvangsten die het Viapass systeem genereerde in 2021 opliepen tot 814,1 miljoen euro, of een stijging met 10,5 % ten opzichte van het jaar 2020. Een deel van die meeropbrengsten is te verklaren door de indexeringen van de tarieven die werden doorgevoerd. Maar het saldo komt voor een stuk op rekening van een hogere trafiek die ondanks de pandemie en de opeenvolgende lockdowns gerealiseerd werd.

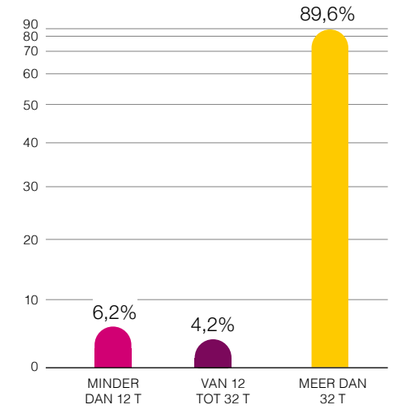
Wat het gebruik van vervoermiddelen betreft gaat de vergroening van de vloot door en heeft bijna haar plafond van progressie bereikt. Wanneer we de Euro 5 en Euro 6 klassen optellen – de meest groene voertuigcategorieën- dan zien we een totaal van bijna 96% van het aantal afgelegde voertuigkilometers in 2021. Een jaar eerder was dit een ook al considerabele 94%.

Wat tonnage betreft grijpt men steeds meer naar de grootvolume vrachtwagens. De categorie +32 ton bracht 91,4% van de tolgelden binnen, waar dit in 2020 nog één percent lager lag.

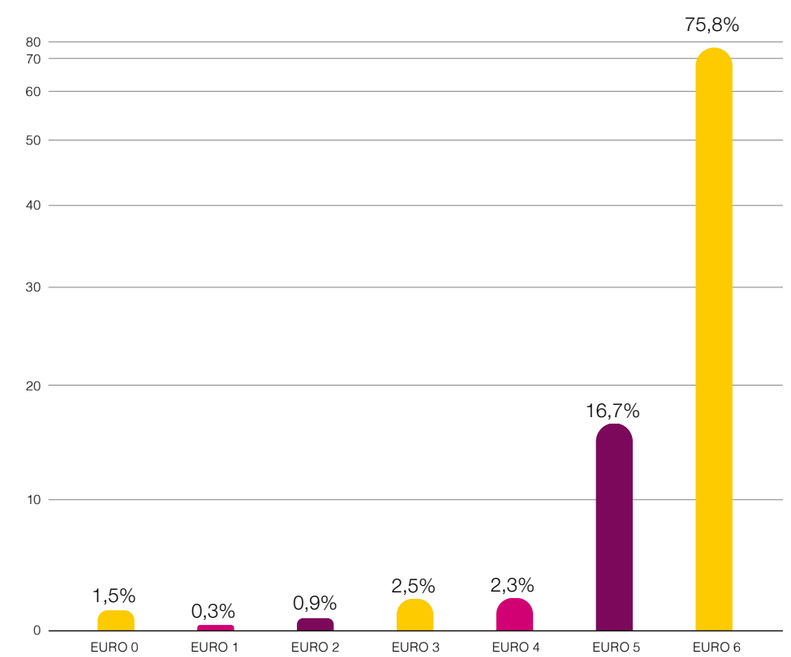
GEREGISTREERDE OBU'S
Per land



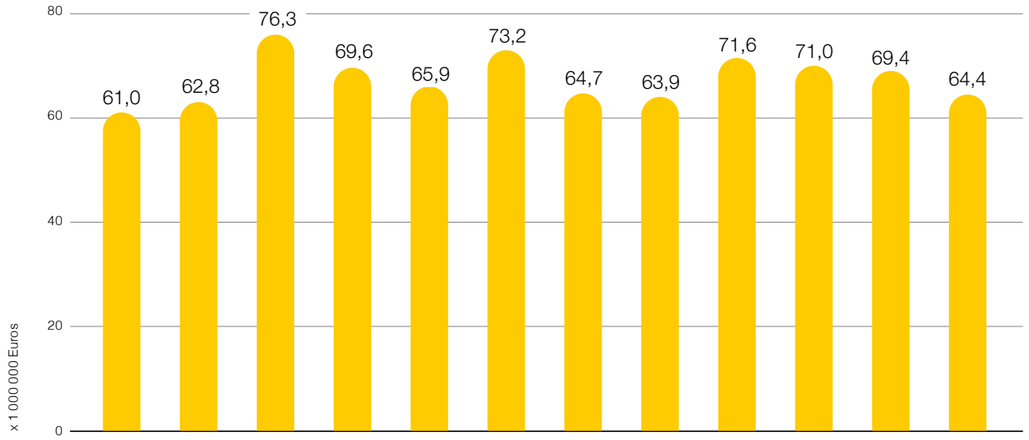
GEREGISTREERDE OBU'S
Volgens MTM



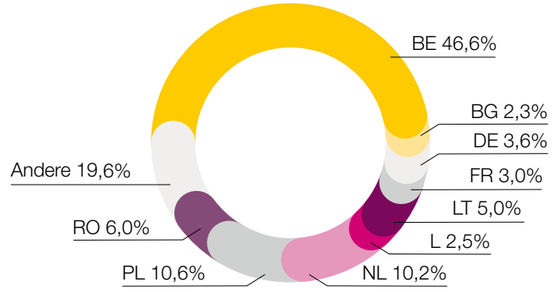
GEREGISTREERDE OBU'S
Volgens Euroklasse



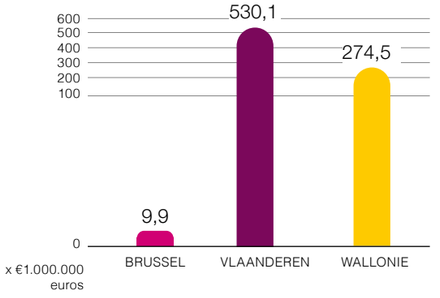
TOLHEFFING PER MAAND
januari tot december 2021



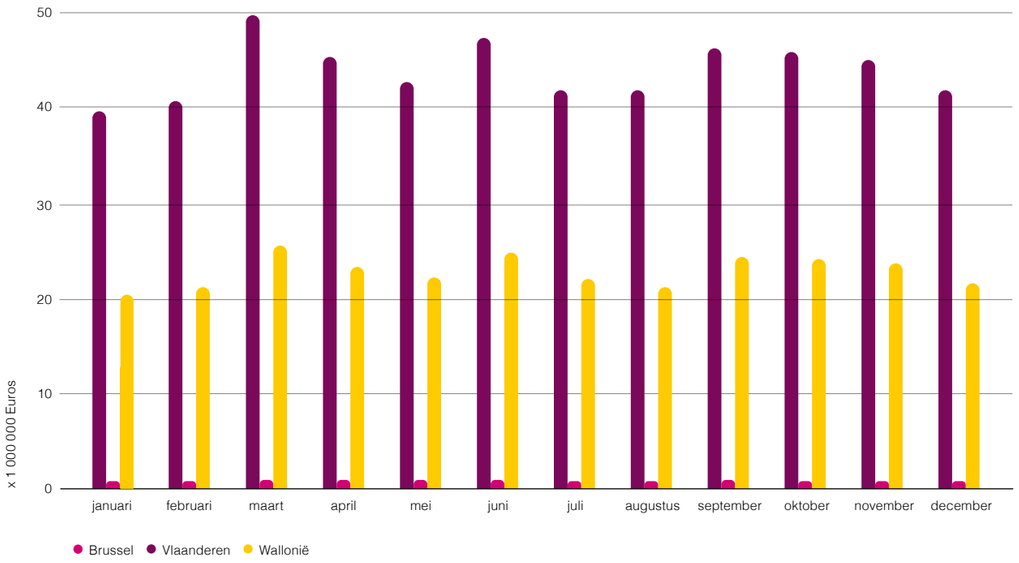
TOLHEFFING
Per land van registratie



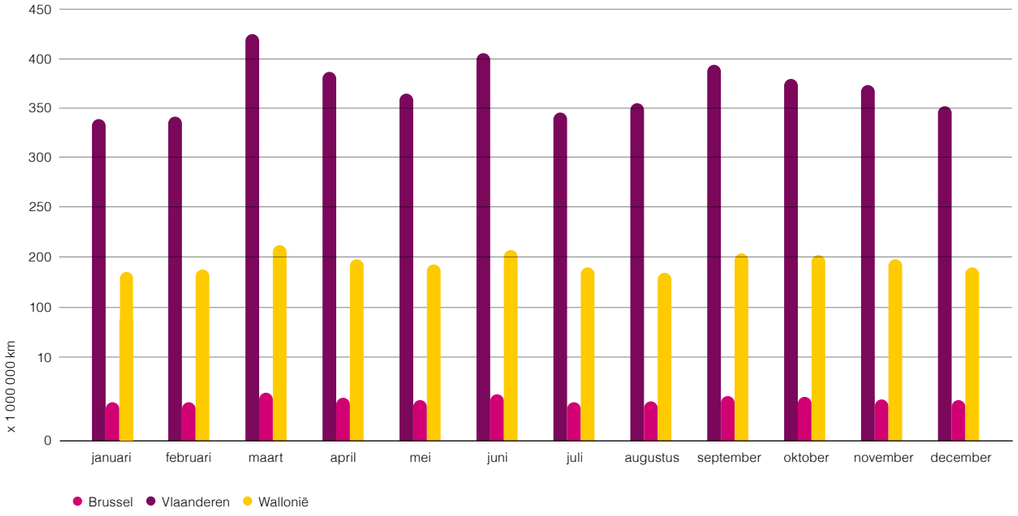
TOLHEFFING
Per gewest



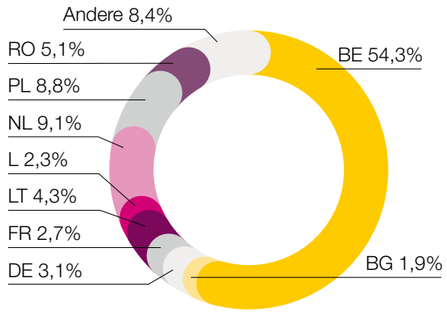
TOLHEFFING PER MAAND
Per maand, per gewest



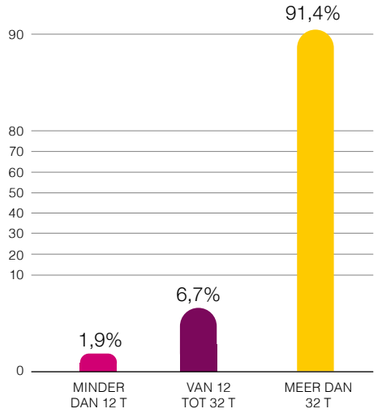
KILOMETERS
Per maand, per gewest



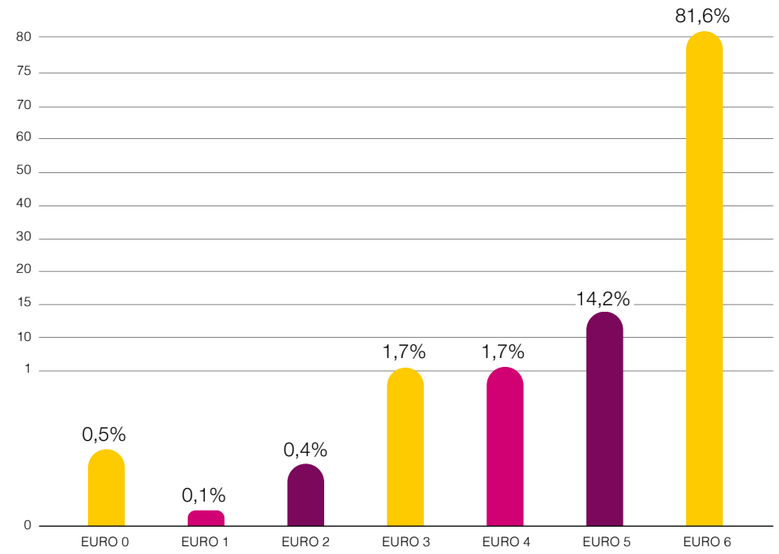
AFGELEGDE AFSTAND
Per nationaliteit



TOLHEFFING
Per MTM



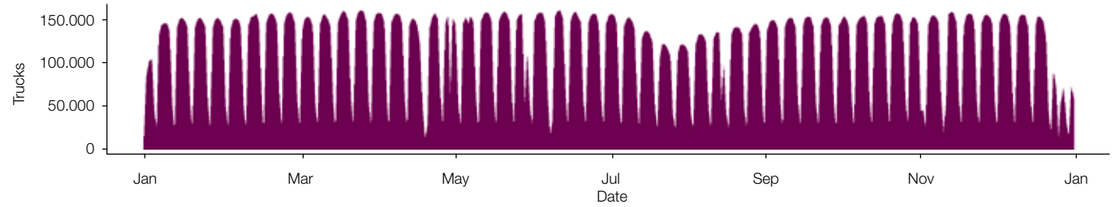
TOLHEFFING
Volgens Euroklasse



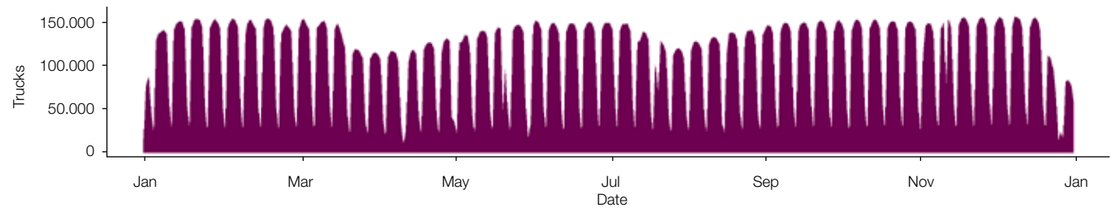
DE CORONAJAREN VERTAALD IN AANTAL VRACHTWAGENS OP DE WEG IN BELGIË

Tijdens de maanden waarin de coronapandemie woedde hield Viapass nauwkeurig de aantallen vrachtwagens op de weg in het oog, als graadmeter van de economie. Die gegevens werden in dank aanvaard door het Planbureau die ze mee opname in haar tabellen en vooruitzichten. Viapass publiceerde die statistieken op zijn website die tevens heel informatief waren voor de hele transportsector.

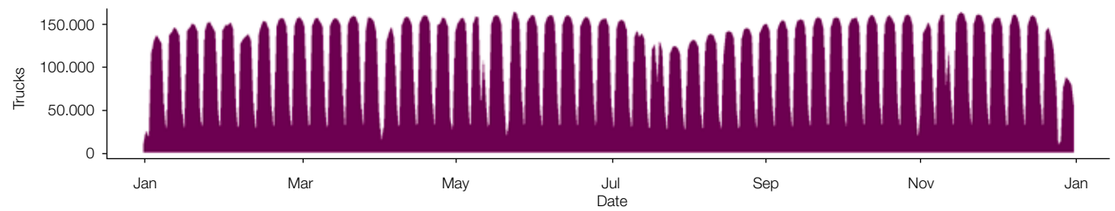
2019



2020



2021



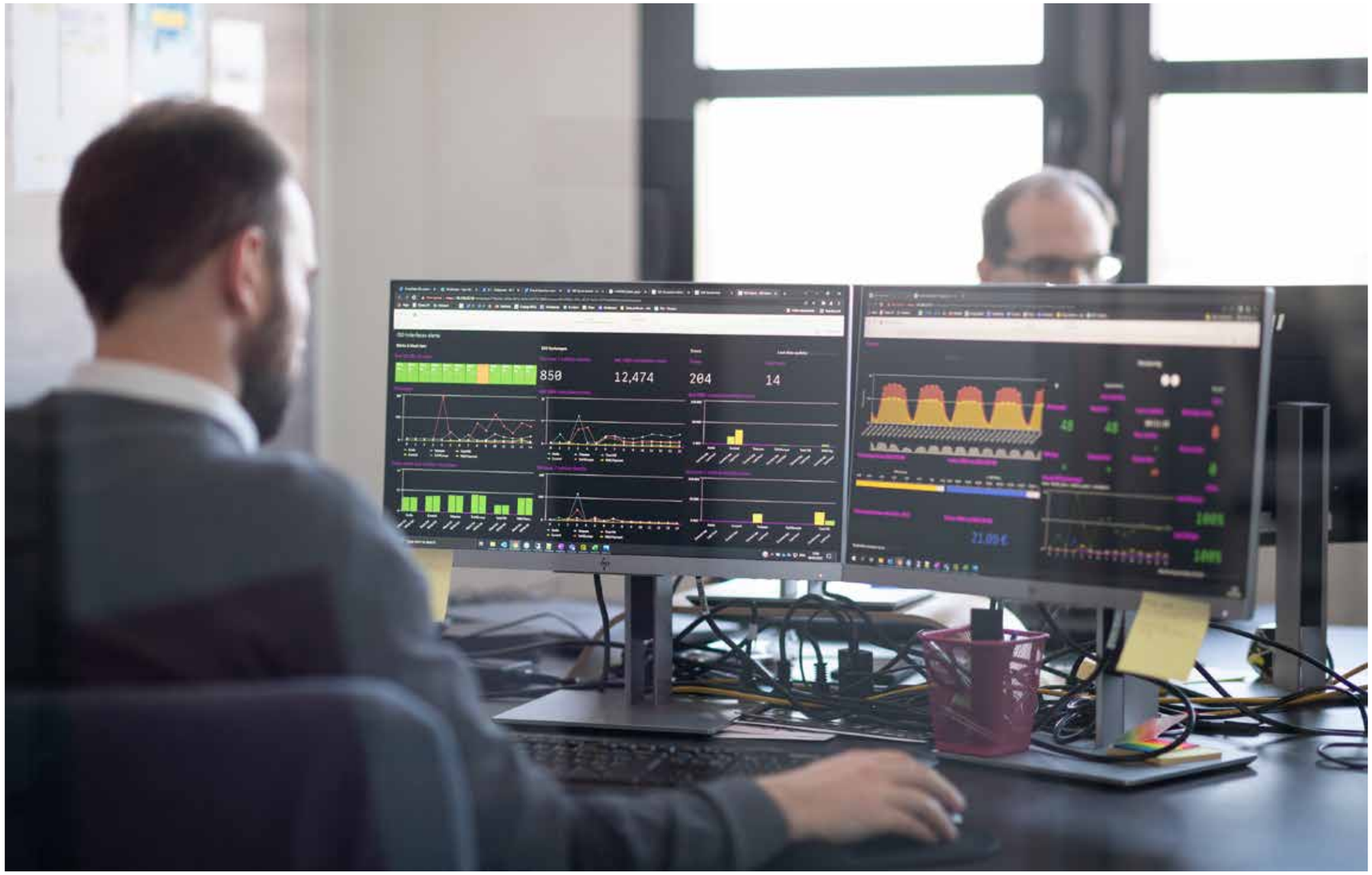
04 FINANCIEEL VERSLAG

FINANCIËN

Het financiële beheer van Viapass is gebaseerd op drie assen met verschillende dimensies. De belangrijkste pijler is het monitoren van gegenereerde tolgelden en het berekenen van de vergoeding die tolheffers moeten betalen aan nationale- en EETS-dienstverleners. Dit zijn neutrale transacties voor Viapass, aangezien alle door de tolheffers betaalde bedragen uitsluitend ten goede komen aan de dienstverleners. In 2021 verliepen al deze operaties, ondanks de bijzondere omstandigheden van de gezondheidscrisis, volgens plan.

De taken van het certificeren van nieuwe EETS dienstverleners en het opnieuw certificeren van bepaalde componenten die door bestaande EETS dienstverleners worden gebruikt, volgen dezelfde logica, aangezien deze bewerkingen vrijwel tegen kostprijs worden uitgevoerd. WAG is bijna aan het einde van zijn certificatieproces, Tolltickets gaat goed vooruit en MSTS is gestart: alle drie kandidaten voor de status van EETS in de Belgische tolsector, met zicht op een accreditatie in 2022.

Wat betreft zijn bedrijfskosten, heeft Viapass een evenwicht bereikt tussen zijn inkomsten uit tolheffers en zijn uitgaven. Dit is des te opmerkelijker omdat Viapass zelf de kosten op zich nam die inherent waren aan de omzetting van de Europese EETS-richtlijn naar Belgisch recht.



ACTIVA

(IN EUR)	TOEL.	2020	2021
Vaste activa			
I. Oprichtingskosten	20		
II. Immateriële vaste activa (ann. I, A)	21		
III. Materiële vaste activa (ann. I, B)	22/27	16.408,27	8.493,94
A. Terreinen en gebouwen	22		
B. Installaties, machines en uitrusting	23		
C. Meubilair en rollend matereel	24	8.196,17	5209,1
240000 Meubilair	24	2.670,71	2670,71
240009 Afschrijving meubilair	24	-2.670,71	-2670,71
240200 Informatica materiaal	24	58.844,75	58844,75
240290 Afschrijving informatica materiaal	24	-50.648,58	-53635,65
D. Leasing en soortelijke rechten	25		
E. Overige materiële vaste activa	26	8.212,10	3.284,84
260000 Kosten van ingehuurde lokalen	26	8.212,10	8.212,00
260900 Geb. afschr./ kosten ingehuurde lokalen	26	-	-4927,26
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	27		
IV. Financiële vaste activa (ann. I, C en II)	28	590,00	0
288000 Borgsom in valuta	28	590,00	0
TOTAAL VASTE ACTIVA	20/28	16.998,27	8.493,94

(IN EUR)	TOEL.	2020	2021
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	30.001,72	-
A. Handelsvorderingen	40		
B. Overige vorderingen	41		
411200 Lopende rekening BTW			
411600 Regularisatie te recupereren BTW	41	30.001,72	
VIII. Geldbeleggingen (ann. II)	50/53		
IX. Liquide middelen	54/58	3.183.394,71	2.407.207,10
X. Overlopende rekeningen	490/1	-	11.184,74
490000 Over te dragen kosten	490/1	-	11.184,74
TOTAAL VLOTTENDE ACTIVA	20/58	3.213.396,43	2.407.207,10
TOTAAL ACTIVA	20/58	3.230.394,70	2.426.885,78

PASSIVA

(IN EUR)	TOEL.	2020	2021
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
II. Uitgiftepremies	11		
III. Herwaarderingsmeerwaarden	12		
IV. Reserves	13		
V. Overgedragen winst	140	1.236.358,78	1.158.139,28
Overgedragen verlies	141		
140000 Overgedragen winst	141	1.234.552,93	1.250.093,66
149999 Overgedragen resultaat		1.805,85	-91.954,38
VI. Kapitaalsubsidies	15		
A. Voorzieningen en uitgestelde belastingen	16		
VII. A. Voorzieningen voor risico's en kosten (ann. IV)	160/5		
B. Uitgestelde belastingen	168		
TOTAAL EIGEN VERMOGEN	10/15	1.734.358,78	1.656.139,28

(IN EUR)	TOEL.	2020	2021
Schulden			
VIII. Schulden op meer dan 1 jaar (ann. V)	17		
A. Financiële schulden	170/4		
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	1.491.929,87	770.746,50
A. Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	42		
B. Financiële schulden	43		
C. Handelsschulden	44	252.181,01	6.455,67
1. Leveranciers	440/4	252.181,01	6.455,67
440000 Leveranciers	440/4	152.691,63	-
444000 Te ontvangen facturen	440/4	99.489,38	6.455,67
2. Te betalen wissels	441		
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	46		
E. Schulden met betrekking tot betalingen, bezoldigingen en sociale lasten	45	367.608,10	131.626,49
1. Belastingen	450/3	220.821,31	15.840,62
451200 Lopende admin. Rekening BTW te betalen	450/3	208.275,68	-
451600 Regularisatie BTW	450/3	12.545,63	15.840,62
2. Wedden en sociale lasten	454/9	146.786,79	115.785,87
F. Overige schulden	47/48	872.140,76	632.664,34
488299 Begrotingsreserves Gewesten	47/48	872.140,76	632.664,34
X. Overlopende rekeningen	492/3		
492000 Toe te rekenen kosten	492/3		
TOTAAL DER SCHULDEN	17/49	1.491.929,87	770.746,50
TOTAAL DER PASSIVA	20/58	3.230.394,70	2.426.885,78

RESULTATEN

(IN EUR)	TOEL.	2020	2021
I. Bedrijfsopbrengsten		2.311.856,94	2.346.963,19
Omzet	70	136.700,00	174.830,50
705000 Dienstverlening	70	136.700,00	174.830,50
Andere bedrijfsopbrengsten	71/4	2.175.156,94	2.172.132,69
734100 Dotatie Waals Gewest	71/4	259.000,00	259.000,00
734101 Diensten SOFICO	71/4	601.999,00	602.000,00
734110 Dotatie BH Gewest	71/4	129.000,00	129.000,00
734120 Dotaties Vlaams Gewest	71/4	1.161.000,00	1.166.000,00
741000 Herwaarderingsmeerwaarden op vaste activa	71/4	-	330,56
749000 Diverse bedrijfsopbrengsten	71/4	527,63	2.191,76
749050 Régularisatie BTW diverse aankopen	71/4	-	0,00
749100 Te Voordelen in natura	71/4	16.630,31	13.610,37
749200 Recuperatie geschillen	71/4	7.000,00	0
II. Bedrijfskosten		-2.306.452,67	-2.435.446,82
Benodigdheden, diensten en goederen	60/61	-1.065.734,79	-1.169.855,37
610000 Huur en huurlasten	60/61	-106.522,12	-110.969,97
611000 Kantoorkosten	60/61	-20.679,39	-17.540,33
612200 Pers, persmagazine en hosting	60/61	-10.205,10	-12.752,07
612201 Andere communicatie en honoraria	60/61	-74.090,66	-61.919,52
612520 Tests en diverse OBU ontwikkelingen	60/61	-603,97	-170,06
613100 Brandverzekering	60/61	-155,13	-155,13
612330 Informaticamateriaal	60/61	-2.015,10	-14.380,30
613150 Aansprakelijkheid verzekering	60/61	-1.081,23	-1.101,49
613211 Honoraria jurische raadgeving procedures advokaten	60/61	-284.161,56	-379.224,76
613212 Honoraria revisor	60/61	-13.907,95	-15.046,90
613213 Honoraria accounting, accountants	60/61	-8.167,50	-7.576,95
613215 Recruteringskosten	60/61	-	0,00
613216 Honoraria technische raadgeving	60/61	-15.626,57	-45.964,28
613217 Honoraria financiële raadgeving	60/61	-128.430,70	-54.322,48
613230 EETS certificeringen	60/61	-136.515,69	-174.081,59
613250 Juridische uitgaven	60/61	-611,20	-615,60
613260 Zitpenningen	60/61	-35.065,21	-25.646,60

(IN EUR)	TOEL.	2020	2021
613270 Honoraria sociaal secretariaat	60/61	-6.880,49	-5.288,73
613335 Informaticadiensten, datacenter	60/61	-29.629,06	-90.196,76
613355 Kosten externe missies	60/61	-24.291,45	-11.200,56
615100 Opleidingskosten	60/61	-374,01	-3.283,26
616100 Voertuigen	60/61	-12.864,36	-14.500,00
617100 Ter beschikking gesteld personeel	60/61	-153.856,34	-123.918,03
Rémunératies, sociale lasten en pensioenen (ann. VI, 2)	62	-1.235.535,76	-1.258.652,46
Afschrijvingen en waardeverminderingen op de oprichtingskosten, en op immateriële en materiële activa	630	-5.110,55	-6.938,99
630200 Afschrijvingen op materiële vaste activa	630	-5.110,55	-6.938,99
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen	631/4		
Voorzieningen voor risico's kosten (dotaties, gebruik en overnames)	635/7		
Andere bedrijfskosten	640/8	-71,57	-
Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten	649	-803,79	-
III. Bedrijfswinst	70/64	5.404,27	-88.483,63
Bedrijfsverlies	64/70		
IV. Financiële opbrengsten	75	223,90	4.906,76
V. Financiële kosten	65	-3.822,32	-8.377,51
VI. Winst uit de gewone bedrijfsuitoefening, voor belasting	70/65		
Verlies uit de gewone bedrijfsuitoefening, voor belasting	65/70		
VII. Financiële opbrengsten	76		
VIII. Financiële kosten	66		
IX. Winst van het boekjaar voor belasting	70/66	1.805,85	-91.954,38
Verlies van het boekjaar voor belasting	66/70		
X. Bis. Winst op uitgestelde belastingen	780		
overdracht van uitgestelde belastingen	680		
XI. Belastingen op het resultaat	67/77		
670010 Roerende voorheffing op rente rekening	67/77		
XII. Winst van het boekjaar	70/67	1.805,85	-91.954,38
Verlies van het boekjaar	67/70		
XIII. Heffing op de belastingvrije reserves	789		
Overdracht op de belastingvrije reserves	689		

INVESTERINGEN IN MOBILITEIT MET DE KILOMETERHEFFING

Het was de bedoeling van Europa, bij de instelling van de elektronische tolheffing EETS, dat tolgelden zouden terugvloeien naar mobiliteitsbudgetten. Dat is ook effectief het geval in de drie gewesten van België.
Hieronder kan u, tot slot van dit jaarverslag, zien op welke manier Vlaanderen, Wallonië en Brussel o.a. met de gelden van de kilometerheffing zorgen voor een betere mobiliteit in ons land.

Vlaanderen

In het Vlaamse Gewest worden tal van mobiliteitsprojecten gefinancierd met middelen die afkomstig zijn van de kilometerheffing. Een budget van ongeveer 100 miljoen werd geïnvesteerd in weginfrastructuur, met onder meer de volgende belangrijke werken:

De herinrichting van de N8 Ieper-Veurne

De N8, de verbindingsweg tussen Ieper en Veurne, is aan vernieuwing toe. Met een grondige herinrichting maakt het Agentschap Wegen en Verkeer deze gewestweg veiliger, aantrekkelijker en leefbaarder voor weggebruikers en omwonenden. Het eerste deeltraject in Veurne wordt nu aangepakt. De nadruk ligt op vlotte verkeersdoorstroming, fietsveiligheid en leefbaarheid in de doortochten.

De N8 tussen Veurne en Ieper werd grondig heringericht ©AWV

Aan het Handelsdok in Gent werd de nieuwe Verapazbrug in gebruik genomen ©AWV

De bouw van de Verapazbrug te Gent inclusief de heraanleg van de aansluitende wegenis

De toekomstige Verapazbrug in Gent verbindt de Muidelaan over het Handelsdok met de Afrikalaan. De brug telt in elke rijrichting twee rijstroken en een afgescheiden fietspad. Fietsers en voetgangers kunnen langs beide zijden in twee richtingen fietsen en wandelen. Op de kades komt heel wat groen met brede wandel- en fietspaden .
Wanneer de brug klaar is, zal de kleine stadsring (R40) via de Afrikalaan naar de Dampoort lopen. Hierdoor verandert de verkeerssituatie aan Dok-Noord, het Stapelplein en Dok-Zuid. Ook de R4 wordt vlotter bereikbaar.

Noordoostelijke omleidingsweg Tongeren

Met de realisatie van omleidingswegen wordt het doorgaand en zwaar verkeer geweerd uit het Tongerse centrum, de wallen (R72) en de stationsomgeving. Het ziekenhuis wordt beter bereikbaar en de verkeersveiligheid voor fietsers verbetert met vrijliggende fietspaden, oversteekplaatsen en een nieuwe fietsbrug.

De renovatie van verschillende tunnels

De middelen worden ingezet voor de bouwkundige en elektromechanische renovatie van verschillende tunnels zoals de Leonardtunnel, de Vierarmentunnel, de Beverentunnel, de Kennedytunnel, de Craeybeckxtunnel, en de Tijsmanstunnel.

Plaatsing geluidsschermen

Met de opbrengsten van de kilometerheffing wordt geïnvesteerd in geluidsschermen langs de E40 in Aalter. Langs de E40 wordt 5,5 km schermen geplaatst. De geluidsschermen verbeteren de leefkwaliteit van de omwonenden.

Wallonië

In Wallonië blijft SOFICO dankzij de tolheffing, verschillende investeringsplannen financieren die de gebruikers verzekeren van een veilig, comfortabel en vlot (auto) wegennet. Zo is het “PIMPT” of “Infrastructuur- en mobiliteitsplan voor iedereen 2020-2026” (Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous 2020-2026) van plan ongeveer 1 miljard euro te investeren in herstel- en veiligheidsprojecten.

Het viaduct van Huccorgne op de E42/A15 werd volledig hersteld ©Sofico

N8 Veurne_Lokaal verkeer wordt gescheiden van doorgaand verkeer ©AWV

Onder de vele projecten in 2021, kunnen we vermelden:

- De start van het herstel van het viaduct van Huccorgne (E42/A15);
- Herstel van de autosnelweg E411/A4 tussen Wanlin en Lavaux-Saint-Anne in de richting van Aarlen;
- Op de E19/A7, herprofilering tussen het knooppunt Haut-Ittre en de zone van de autosnelweg Orival in de richting van Bergen;
- De voltooiing van de rotonde bij afrit 25 “Tertre” van de E42-E19/A7.
- De voltooiing van de heropbouw van de brug van de havengeul in Hautrage (N50);

De voltooing van de brug van de havengeul in Hautrage in zijn finale fase©Sofico/Detiffe

Daarnaast financiert de kilometerheffing ook het onderhoud van het kernnetwerk voor een bedrag van ongeveer 180 miljoen euro per jaar.

2021 betekende ook de voltooiing van de laatste fase van de ringweg rond Couvin of E420, die bestond uit de bouw van een trechter onder de spoorlijn in Frasnes-lez-Couvin. Er werd een aanvang genomen met de modernisering van de autoweggedeelten Bierges en Waremme. In het kader van deze werkzaamheden zullen extra parkeerplaatsen voor vrachtwagens worden aangelegd.

Ten slotte wordt de uitvoering van het “Licht 4.0-plan”, waarmee in november 2019 is begonnen, voortgezet. Tegen 2023 zullen niet minder dan 110 000 lichtpunten opgewaardeerd zijn tot LED-verlichting met regelbare intensiteit (voorgeprogrammeerd op het grootste deel van het netwerk en ogenblikkelijk op bepaalde strategische plaatsen). Al deze armaturen kunnen ook vanuit het PEREX centrum (verkeerscentrum voor Wallonië) worden aangestuurd. Tot dusver zijn al meer dan 60.000 lichtpunten aangepast, wat neerkomt op meer dan 50% van het netwerk.

Brussel

Het aandeel van Brussel in de kilometerheffing is redelijk beperkt aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ervoor geopteerd heeft het zwaar wegtransport zoveel mogelijk te weren uit het binnenstedelijk gebied.
De 9,5 miljoen euro van de kilometerheffing voor Brussel werd binnen de begrotingen voor mobiliteit ingezet voor de heraanleg van belangrijke verkeersassen zoals de Reyerslaan, de sanering van kunstwerken- zoals de verschillende tunnels die de toegang vormen naar de hoofdstad- en de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.

Verantwoordelijke Uitgever
Johan Schoups, Administrateur-generaal Viapass

Samenstelling
Edward Claessens, Communicatiemanager Viapass

Fotografie
Stephanie Fraikin

Creatie
www.astrix.be

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

www.viapass.be