

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2013-2014

5 MAART 2014

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met
het Samenwerkingsakkoord van
31 januari 2014 tussen
het Vlaams Gewest,
het Waals Gewest en
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
betreffende de invoering van
de kilometerheffing op het grondgebied
van de drie Gewesten en tot oprichting van
een publiekrechtelijk vormgegeven
interregionaal Samenwerkingsverband
ViaPass onder de vorm van
een gemeenschappelijke instelling
zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van
de bijzondere wet van 8 augustus 1980
tot hervorming der instellingen**

Memorie van toelichting

Procedure

Op 2 december 2013 ondertekenden de regeringen van het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het Samenwerkingsakkoord betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen

Het Samenwerkingsakkoord werd toegelicht en voor advies voorgelegd in de bevoegde Adviesorganen van de verschillende Gewesten. De adviezen gaven geen aanleiding tot bijzondere aanpassingen.

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2013-2014

5 MARS 2014

PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment à
l'Accord de coopération du
31 janvier 2014 entre
la Région flamande,
la Région wallonne et
la Région de Bruxelles-Capitale
relatif à l'introduction du système de
prélèvement kilométrique
sur le territoire des trois Régions
et à la construction
d'un Partenariat interrégional
de droit public ViaPass
sous forme d'une institution commune
telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er},
de la loi spéciale du 8 août 1980
de réformes institutionnelles**

Exposé des motifs

Procédure

Le 2 décembre 2013, les Gouvernements de la Région flamande, de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale ont signé l'Accord de coopération relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

L'Accord de coopération a été présenté et soumis pour avis aux organes d'avis compétents des différentes régions. Les avis n'ont pas donné lieu à des adaptations spécifiques.

Op 14 januari 2014 bracht de Raad van State advies uit over het voorontwerp van instemmingsdecreet, aangevraagd door de Waalse regering (advies nr. 54.669/VR). Op 21 januari 2014 bracht de Raad van State advies uit over de voorontwerpen van instemmingsdecreet en instemmingsordonnantie, aangevraagd door de Vlaamse regering (advies nr. 54.716/VR), respectievelijk de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (advies nr. 54.901/VR). Op basis van deze adviezen werden een aantal bepalingen in dit Samenwerkingsakkoord gewijzigd, die inmiddels door de betrokken regeringen werden goedgekeurd. Dit aangepaste Samenwerkingsakkoord werd ondertekend op 31 januari 2014.

Deze memorie van toelichting betreft de algemene en artikelsgewijze bespreking van het Samenwerkingsakkoord. De artikelen van de ontwerpen van instemmingsdecreten en van het ontwerp van instemmingsordonnantie vereisen geen bijkomende toelichting. Aan de opmerking van de Raad van State inzake de inwerkingtreding van het Vlaamse instemmingsdecreet en de Brusselse instemmingsordonnantie werd gevolg gegeven.

De opmerkingen van de Raad van State op de bepalingen van het Samenwerkingsakkoord, inzake vorm, fouten in interne verwijzingen, en de concordantie tussen de Nederlandse en de Franse versie van de tekst werden verwerkt. In de artikelsgewijze bespreking worden de inhoudelijke wijzigingen en bijkomende motivering naar aanleiding van het advies besproken, en wordt uiteengezet waarom in voorkomend geval niet werd ingegaan op een opmerking van de Raad van State.

Het advies over het voorontwerp van instemmingsdecreet dat door de regering van het Waals Gewest aan de Raad van State was voorgelegd stelt dat het voorontwerp diende te worden voorgelegd aan de adviescel duurzame ontwikkeling, overeenkomstig artikel 7, § 1, van het Besluit van de Waalse Regering van 3 oktober 2013 tot uitvoering van het decreet van 27 juni 2013 betreffende het Waals beleid inzake duurzame ontwikkeling met het oog op de oprichting van een autonome adviescel duurzame ontwikkeling. Aangezien deze adviescel nog niet operationeel is kan nog geen advies worden ingewonnen. Op de opmerking van de Raad van State kan dan ook niet worden ingegaan.

Algemene toelichting

Dit samenwerkingsakkoord is onderdeel van één wetgevend project van de drie gewesten, in samenwerking met de federale overheid, met als doelstelling de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens op bepaalde onderdelen van het wegennet van de drie gewesten.

Dit samenwerkingsakkoord heeft twee doelstellingen.

Le 14 janvier 2014, le Conseil d'Etat a donné un avis sur l'avant-projet de décret d'assentiment, à la demande du Gouvernement wallon (avis n° 54.669/VR). Le 21 janvier 2014, le Conseil d'Etat a donné un avis sur l'avant-projet de décret d'assentiment et l'avant-projet d'ordonnance d'assentiment, à la demande, respectivement, du Gouvernement flamand (avis n° 54.716/VR), et du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale (avis n° 54.901/VR). Sur la base de cet avis, une série de dispositions de l'Accord de coopération a été adaptée, qui ont déjà été approuvés par les gouvernements concernés. Cet Accord de coopération adapté a été signé le 31 janvier 2014.

Le présent exposé des motifs concerne le développement et le commentaire des dispositions de l'Accord de Coopération. Les articles des projets de décrets d'assentiment et du projet d'ordonnance d'assentiment n'appellent pas de commentaire supplémentaire. Il a été donné suite à l'observation du Conseil d'Etat concernant l'entrée en vigueur du décret d'assentiment flamand et de l'ordonnance d'assentiment bruxellois.

Les remarques du Conseil d'état concernant les dispositions de l'Accord de coopération, par rapport à la forme, aux fautes de renvoi et à la concordance du texte entre la version néerlandaise et française ont été intégrées. Les changements de contenu et les motifs additionnels insérés à la suite de l'avis sont discutés dans le commentaire des articles, où il est expliqué pourquoi il n'est, le cas échéant, pas donné suite à une remarque du Conseil d'Etat.

L'avis sur l'avant-projet de décret d'assentiment, demandé par le Gouvernement Wallon, précise que l'avant-projet devait être soumis à l'avis de la cellule d'avis en développement durable, suite à l'Arrêté du Gouvernement wallon du 3 octobre 2013 portant exécution du décret du 27 juin 2013 relatif à la stratégie wallonne de développement durable en vue de la mise en place d'une cellule autonome d'avis en développement durable. Dès lors que cette cellule d'avis n'est pas encore opérationnelle, il n'est pas encore possible de faire la demande d'un tel avis. Le commentaire du Conseil d'Etat ne peut dès lors pas être suivi.

Développements

L'accord de coopération s'inscrit dans le cadre d'un projet législatif des trois régions, en collaboration avec le gouvernement fédéral, et a pour objectif d'introduire un prélevement kilométrique pour les poids lourds sur certaines parties du réseau routier des trois régions.

L'accord de coopération poursuit deux objectifs.

Ten eerste bepaalt het samenwerkingsakkoord de gemeenschappelijke principes die de gewesten zullen in acht nemen bij de uitvoering van de toekomstige gewestelijke regelingen. Dergelijke gemeenschappelijke basis is nodig omwille van (i) kostenefficiëntie, (ii) de verwevenheid van de gewestelijke verkeersinfrastructuur, en (iii) de wenselijkheid van een voor de gebruikers en de dienstverleners zo toegankelijk mogelijk kilometerheffingssysteem in de drie gewesten, waarbij te grote onderlinge verschillen worden vermeden. De meer gedetailleerde gewestelijke regelingen, die de gewesten autonoom zullen uitwerken, zullen in een volgende fase op initiatief van elk van de drie regeringen wat het betrokken gewest betreft, door de parlementen van de gewesten worden aangenomen. De gemeenschappelijke principes in het samenwerkingsakkoord, en hun uitwerking in toekomstige gewestelijke wetgeving, beogen :

- Het begeleiden van de invoering van een belasting op het gebruik van de niet-geconcedeerde wegen, dit zijn de wegen die niet in concessie zijn gegeven door de wegbeheerder aan een concessiehouder, met een voertuig met een maximaal toegelaten massa hoger dan 3,5 ton.
- Het bewerkstelligen van een wetgevend kader dat een concessiehouder, die van het gewest het beheer van bepaalde wegen in concessie heeft gekregen, toelaat concessietolgeldden te heffen. De regeling betreft de concessietolgeldden voor het gebruik van deze wegen met een voertuig met een maximaal toegelaten massa hoger dan 3,5 ton.

De uitwerking van dit wetgevend kader moet worden gekaderd binnen de verdere omzetting van de Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen, zoals gewijzigd door de Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 en, recent nog, door Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011. Richtlijn 1999/62/EG beoogt in algemene termen de bewustwording en bewustmaking van de werkelijke kost van het gebruik van de weg volgens het principe van « de gebruiker/de vervuiler betaalt ».

De tweede doelstelling van dit samenwerkingsakkoord betreft de oprichting van het samenwerkingsverband Viapass, in de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Viapass zal een cruciale rol spelen in de concrete implementatie van de kilometerheffing.

1. Doelstellingen van de kilometerheffing

De doelstellingen van de kilometerheffing zijn, onder andere :

Tout d'abord, l'accord de coopération détermine les principes communs que les régions observeront lors de l'exécution des réglementations régionales futures. Une telle base commune est nécessaire en raison de (i) l'efficacité des coûts, (ii) l'intégration de l'infrastructure régionale de transport et (iii) l'opportunité d'un système de prélèvement kilométrique aussi accessible que possible dans les trois régions pour les usagers et les prestataires de services, et par lequel on évite des différences trop sévères. Les réglementations régionales plus détaillées, que les régions développeront de manière autonome, seront adoptées par les parlements des régions dans une phase ultérieure, à l'initiative de chacun des gouvernements régionaux en ce qui concerne leur propre région. Les principes communs de l'accord de coopération, ainsi que leur élaboration dans la future législation régionale, visent à :

- Encadrer l'introduction d'un impôt pour l'utilisation des routes non concédées, c'est-à-dire les routes qui ne sont pas données en concession par le gestionnaire de la route à un concessionnaire, pour un véhicule dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes.
- Mettre en œuvre un cadre légal qui autorise un concessionnaire, qui a reçu en concession de la région la gestion de certaines routes, à prélever des péages de concession. La réglementation concerne les péages de concession pour l'utilisation de ces routes par un véhicule dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes.

L'élaboration de ce cadre législatif doit s'entendre dans le contexte de la transposition continue de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée par les Directives 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 et, récemment, par la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011. La directive 1999/62/CE tend, de manière générale, à sensibiliser les usagers et stimuler une prise de conscience du coût réel de l'utilisation de la voirie conformément au principe du « pollueur / utilisateur-payeur ».

Le deuxième objectif de cet accord de coopération a trait à la constitution d'un partenariat interrégional, Viapass, sous la forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Viapass jouera un rôle crucial dans la mise en œuvre concrète du prélèvement kilométrique.

1. Objectifs du prélèvement kilométrique

Les objectifs du prélèvement kilométrique sont, entre autres :

- het vrachtovervoer op een eerlijke manier laten bijdragen in de kosten voor de investeringen in en het onderhoud van de wegen;
- de mobiliteit op het grondgebied verbeteren, door transportbedrijven aan te zetten om hun vrachtcapaciteit efficiënter in te zetten;
- bijdragen tot de verbetering van de milieuprestaties van het vervoerssysteem, door in de mogelijkheid te voorzien om luchtverontreiniging extra te belasten op basis van de verontreinigende kenmerken van de aan de kilometerheffing onderworpen voertuigen. Voor de concessietolgeldden bestaat deze mogelijkheid ook, hoewel deze geen meerprijs mag opleveren die hoger is dan de totale infrastructuurkosten.

2. Gelijkaardige heffingen in de omliggende landen

De invoering van de kilometerheffing is onderdeel van een algemene evolutie in de ons omringende landen tot instelling van gebruiksrechten of tolrechten voor het gebruik van de weg door het goederenvervoer.

Reeds in 1994 werd in België, Nederland, Duitsland, Denemarken en Luxemburg het Eurovignet ingevoerd. Het Eurovignet is een tijd- of periodegebonden gebruiksrecht dat moet worden betaald voor het gebruik van bepaalde autosnelwegen en hoofdwegen met voertuigen met een maximaal toegelaten massa van ten minste 12 ton. Sindsdien zijn belangrijke evoluties opgetreden in de geografische reikwijdte van het Eurovignet. Zo trad Zweden in 1998 toe tot het Eurovignet. Aan de andere kant heeft Duitsland naar aanleiding van de invoering van de belasting voor zware vrachtwagens (LKW-Maut) met ingang van 31 augustus 2003 de heffing van het gebruiksrecht beëindigd. Duitsland heeft echter het verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet overeenkomstig Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 niet opgezegd.

Daarnaast zijn in het voorbije decennium in verschillende naburige landen initiatieven genomen om afstandsgebonden heffingen gelijkaardig aan de kilometerheffing in te voeren. Het gaat onder andere om de volgende landen :

- In Oostenrijk werd in 2004 de LKW-Maut ingevoerd, een heffing voor het gebruik van motorwegen en expreswegen door voertuigen met een maximaal toegelaten massa hoger dan 3,5 ton.

- faire supporter de manière équitable le coût des investissements et de l'entretien des routes par les entreprises de transport de marchandises;
- améliorer la mobilité sur le territoire, en incitant les sociétés de transport à opérer un transport plus efficient des marchandises;
- contribuer à l'amélioration des performances écologiques du système de transport en organisant la possibilité de taxer davantage la pollution de l'air sur la base des spécificités polluantes des véhicules soumis au prélèvement kilométrique. Cette possibilité existe également pour les péages de concession, même si cela ne peut apporter aucun rendement supérieur aux coûts totaux de l'infrastructure.

2. Prélèvements comparables dans les pays limitrophes

L'introduction du prélèvement kilométrique s'inscrit dans une dynamique générale existant dans les pays qui nous entourent et qui vise à instaurer des droits d'usage ou des péages pour l'utilisation de la route par le transport de marchandises.

Déjà en 1994, l'Eurovignette, a été introduite en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, au Danemark et au Luxembourg. L'Eurovignette est un droit d'usage limité dans le temps qui doit être acquitté pour pouvoir utiliser certaines autoroutes et voies principales avec des véhicules d'une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes. Depuis sa mise en place, d'importantes évolutions sont intervenues dans le champ d'application géographique de l'Eurovignette. Ainsi, la Suède prit part à l'Eurovignette en 1998. D'autre part, l'Allemagne a mis un terme au prélèvement du droit d'usage en raison de l'entrée en vigueur, le 31 août 2003, de l'impôt sur les véhicules lourds de transport de marchandises (LKW-Maut). L'Allemagne n'a cependant pas dénoncé l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993.

Dans le courant de la dernière décennie, différentes initiatives ont été prises dans les pays voisins afin d'introduire des péages fondés sur la durée de l'utilisation équivalents au prélèvement kilométrique. Il s'agit, entre autres, des pays suivants :

- En 2004, l'Autriche a introduit la LKW-Maut qui constitue un prélèvement pour l'utilisation des autoroutes et des voies rapides par des véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes.

- In Duitsland werd in 2005 de LKW-Maut ingevoerd, een heffing voor het gebruik van autosnelwegen en bepaalde andere wegen door voertuigen met een maximaal toegelaten massa hoger dan 12 ton.
- Vanaf 1 januari 2014 wordt in Frankrijk een belasting, de Taxe poids-lourds, geheven voor het gebruik van het niet-geconcedeerd nationaal wegennet en verschillende regionale en lokale wegen met voertuigen met een maximaal toegelaten massa hoger dan 3,5 ton.

De registratie van de gereden afstand gebeurt voor deze drie heffingen aan de hand van een elektronische registratievoorziening.

3. Europees rechtskader

3.1. Historische context

De voormelde ontwikkelingen kaderen in initiatieven die werden genomen door de Europese Unie. De voorbije decennia hebben de instellingen van de Europese Unie verschillende beleidsinitiatieven en wetgevende initiatieven genomen met betrekking tot het verhalen van de kosten van het gebruik van het wegennet op de gebruikers. De focus van deze initiatieven zijn de rechtvaardige prijszetting en het incorporeren van ecologische stimulansen.

3.1.1. RICHTLIJN 93/89/EEG EN RICHTLIJN 1999/62/EG

Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgeden en gebruiksrechten, betrof reeds de invoering van rechtvaardige mechanismen voor de toerekening van de infrastructuurkosten aan vervoersondernemers. Artikel 7 van de Richtlijn gaf de lidstaten van de Unie de toestemming om een afstandsgebonden tolheffing of een tijdsgebonden gebruiksrecht in te voeren. Artikel 7 bepaalde voorts dat de prijs van een gebruiksrecht proportioneel moet zijn aan de duur van het gebruik van de weg, en dat de hoogte van een tolheffing gerelateerd moet zijn aan de kosten van de constructie, de exploitatie en de ontwikkeling van de betrokken weginfrastructuur.

Artikel 8 van Richtlijn 93/89/EEG liet twee of meer lidstaten toe om samen te werken bij de invoering van een gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten op hun grondgebieden. Op basis van deze mogelijkheid werd het Verdrag van 9 februari 1994 tussen België, Denemarken, Duitsland, Luxemburg en Nederland tot invoering van het Eurovignet, gesloten.

Richtlijn 93/89/EEG werd vervangen door Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad

- En 2005, l'Allemagne a introduit la LKW-Maut qui constitue un prélèvement pour l'utilisation des autoroutes et de certaines autres routes par des véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 12 tonnes.
- Le [1^{er} janvier 2014], la « Taxe poids-lourds » est introduite en France pour l'utilisation du réseau routier national non-concédé et pour différentes routes régionales et locales, par des véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes.

Pour les trois péages, l'enregistrement de la distance parcourue s'effectue à l'aide d'un dispositif d'enregistrement électronique.

3. Cadre juridique européen

3.1. Contexte historique

Les développements mentionnés ci-dessus s'inscrivent dans le cadre d'initiatives prises par l'Union européenne. Lors des précédentes décennies, les institutions de l'Union européenne ont pris différentes initiatives politiques et législatives relatives à la récupération, sur les usagers, des coûts d'utilisation du réseau routier. Ces initiatives se focalisaient sur la fixation équitable du prix et l'intégration de stimulants écologiques.

3.1.1. DIRECTIVE 93/89/CEE ET DIRECTIVE 1999/62/CE

La directive 93/89/CEE du Conseil du 25 octobre 1993 relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures, concernait déjà la mise en place de mécanismes équitables pour faire supporter les coûts d'infrastructure aux entreprises de transport. L'article 7 de la directive donnait aux États membres de l'Union la permission de mettre en place des péages fondés sur la distance parcourue ou des droits d'usage fondés sur la durée de l'utilisation. L'article 7 disposait ensuite que le montant du droit d'usage devait être proportionnel à la durée d'utilisation de la voirie, et que le taux du péage devait être lié aux coûts de la construction, de l'exploitation et du développement des installations routières concernées.

L'article 8 de la directive 93/89/CEE autorisait 2 ou plusieurs États à travailler de concert à la mise en place d'un système de droits d'usage, commun à leurs territoires. C'est sur cette base que l'Accord du 9 février 1994 visant l'introduction de l'Eurovignette a été conclu entre la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, le Luxembourg et les Pays-Bas.

La directive 93/89/CEE a été remplacée par la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du

van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen, waarin een Europees rechtskader voor tijdsgebonden gebruiksrechten en afstandsgebonden tolgelden voor het gebruik van de weg werd uitgewerkt.

3.1.2. INITIATIEVEN VAN DE EUROPESE COMMISSIE

In 2001 publiceerde de Commissie het Witboek getiteld « Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010 » (COM (2001) 370). De Commissie stelde onder andere dat het beleid van de Europese Unie gericht moet zijn op geleidelijke vervanging van bestaande belastingen op het vervoerssysteem door doelmatiger instrumenten, om de kosten van infrastructuurvoorzieningen en externe kosten door te rekenen aan de gebruiker. Daarenboven stelde de Commissie tussen de lidstaten een grote diversiteit in regels met betrekking tot tarificatie vast, wat aanleiding kon geven tot concurrentievervalsing. De Commissie achtte het dan ook noodzakelijk dat hiervoor een Europees raamwerk zou worden ontwikkeld.

In haar Mededeling van 8 juli 2008 aan het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot groener vervoer (COM(2008) 433) benadrukte de Commissie de noodzaak van correcte prijszetting :

« Gebruikers van vervoer betalen reeds een aanzienlijk bedrag, maar er is vaak weinig verband tussen de prijs die zij betalen en de reële maatschappelijke kosten van hun vervoerskeuze. Zij worden op die manier niet gestimuleerd om te opteren voor minder belastende vervoerswijzen. Intelligente betalingssystemen, economische instrumenten (belastingen, heffingen of emissierechtenhandel) kunnen vervoersgebruikers ertoe aanzetten over te stappen op schonere vervoerswijzen [...], gebruik te maken van minder verzadigde infrastructuur of op een ander tijdstip te reizen. Dit zijn effectieve instrumenten om het vervoer duurzamer te maken. ».

Daarom stelde de Commissie voor om de lidstaten toe te laten de tarieven van hun tolgelden en gebruiksrechten met betrekking tot vrachtovervoer te laten variëren in functie van de lokale vervuiling en de vervuilende kenmerken van een voertuig.

In het Witboek « Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem » van 28 maart 2011, ten slotte, vatte de Commissie haar tot dan ontwikkelde beleidsvisie samen met de principes « de vervuiler betaalt » en « de gebruiker betaalt ». De Commissie herhaalde de noodzaak om vervoersheffingen en belastingen te hervormen met het oog op een consequenter toepassing van deze principes.

17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dans laquelle a été établi un cadre juridique européen pour les droits d'usages fondés sur la durée de l'utilisation et les péages fondés sur la distance parcourue.

3.1.2. INITIATIVES DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

En 2001, la Commission a publié un livre blanc intitulé « La politique de transport européenne jusqu'en 2010 » (COM (2001) 370). La Commission y écrivait entre autre que la politique de l'Union européenne devait être bâtie sur un remplacement progressif des impôts frappant actuellement le système de transport, par des instruments plus efficaces qui mettent les frais d'entretien des infrastructures et les coûts externes à charge de l'utilisateur. En outre, la Commission notait de grandes disparités entre les législations des états membres concernant la fixation des tarifs, ce qui pouvait donner lieu à des distorsions de concurrence. La Commission jugea donc nécessaire de développer un cadre européen dans cette matière.

Dans sa communication au Parlement et au Conseil du 8 juillet 2008 concernant les transports écologiques (COM(2008) 433), la Commission a souligné la nécessité d'une correcte fixation des prix :

« Les utilisateurs des transports acquittent déjà un montant non négligeable, mais le prix qu'ils paient n'a souvent que peu de rapport avec les coûts réels que leurs choix font supporter à la société. De ce fait, rien ne les incite à adopter un comportement qui générerait moins de coûts. En introduisant une tarification différenciée, les instruments économiques (impôts, redevances ou systèmes d'échange de droits d'émission) peuvent encourager les utilisateurs à passer à des véhicules ou à des modes de transport plus propres (tels que la marche à pied ou la bicyclette), à utiliser des infrastructures moins encombrées ou à se déplacer à des moments différents. Ils constituent un moyen efficace de rendre la mobilité durable. ».

Pour cette raison, la Commission a proposé que les états membres soient autorisés à faire varier les tarifs de leurs péages et droits d'usage relatifs au transport de marchandises en fonction du niveau de pollution local et du potentiel polluant des véhicules.

Finalement, dans le livre blanc « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » du 28 mars 2011, la Commission a mis la vision politique qu'elle avait développée jusqu'alors, en conformité avec les principes du « pollueur – payeur » et de « l'utilisateur – payeur ». La Commission y a rappelé la nécessité de réformer les prélèvements et impôts en matière de transport en procédant à une application plus rigoureuse de ces principes.

3.1.3. WIJZIGINGEN AAN RICHTLIJN 1999/62/EG

Parallel met de werkzaamheden van de Commissie hebben het Europees Parlement en de Raad Richtlijn 1999/62/EG gewijzigd, met Richtlijn 2006/38/EG van 17 mei 2006, en Richtlijn 2011/76/EU van 27 september 2011.

Door de wijzigingen bevat Richtlijn 1999/62/EG vandaag een uitgebreid kader voor de heffing van tolgelden en gebruiksrechten, met inbegrip van een methode voor tariefvorming volgens de voormelde principes « de vervuiler betaalt » en « de gebruiker betaalt ».

3.2. Huidig Europees rechtskader

3.2.1. RICHTLIJN 1999/62/EG

Richtlijn 1999/62/EG is van toepassing op de kilometerheffing indien die zal worden geheven op de autosnelwegen, alsook op andere wegen indien zij deel uitmaken van het trans-Europees netwerk (zoals gedefinieerd in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet). Zij is volgens haar artikel 7 niet van toepassing op andere wegen waartoe de heffing wordt uitgebreid, maar schrijft wel voor dat, in voorkomend geval, zulke uitbreiding geen discriminerende werking ten opzichte van het internationaal verkeer mag hebben, noch tot concurrentievervalsing tussen vervoerders mag leiden. Bovendien is in dat geval met de algemene Europese verdragsbeginselen, en in het bijzonder met de principes van proportionaliteit en non-discriminatie, rekening te houden. Het voorliggend samenwerkingsakkoord legt de algemene principes vast van de verdere omzetting van Richtlijn 1999/62/EG, zoals laatstelijk gewijzigd door de gewesten, bij de invoering van de gewestelijke regelgeving voor de kilometerheffing. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de wegen die al dan niet behoren tot het trans-Europees netwerk.

Als afstandsgebonden heffing is de kilometerheffing een tolgeld in de zin van artikel 2 van Richtlijn 1999/62/EG. Het tolgeld bestaat overeenkomstig Richtlijn 1999/62/EG uit een enkele infrastructuurheffing of de combinatie met een externekostenheffing, waarbij in de Richtlijn een specifieke tarificatiemethode op basis van de door de lidstaat gedragen kosten, wordt voorgeschreven. De tarificatie voor de kilometerheffing als belasting respectievelijk als concessietolgeld wordt verderop in deze toelichting uiteengezet.

3.2.2. RICHTLIJN 2004/52/EG

Er moet eveneens rekening gehouden worden met de wet van 21 december 2006 die richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betref-

3.1.3. MODIFICATIONS DE LA DIRECTIVE 1999/62/EG

Parallèlement au travail de la Commission, le Parlement européen et le Conseil ont adopté les directives 2006/38/CE du 17 mai 2006 et 2011/76/UE du 27 septembre 2011 qui ont modifié la directive 1999/62/CE.

Grâce à ces modifications, la Directive 1999/62/CE offre aujourd'hui un cadre étendu pour le prélèvement de péages et de droits d'usage et inclut une méthode pour l'établissement des tarifs conformément aux principes précités du « pollueur-payeur » et de « l'utilisateur-payeur ».

3.2. Le cadre juridique européen actuel

3.2.1. DIRECTIVE 1999/62/CE

La directive 1999/62/CE est applicable au système du prélèvement kilométrique s'il est décidé de prélever celui-ci sur les autoroutes ainsi que sur les autres voies qui font partie du réseau transeuropéen (tel que défini dans la Décision n° 1692/96/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport). Conformément à son article 7, la directive n'est pas applicable aux autres voies, auxquelles le prélèvement a cependant été étendu, mais prescrit toutefois qu'une telle extension ne peut pas présenter de caractère discriminatoire à l'égard du trafic international et ne peut pas entraîner de distorsion de concurrence entre les entreprises de transport. De surcroît, il y a lieu de tenir compte, dans un tel cas, des principes généraux du droit européen et, en particulier, des principes de proportionnalité et de non-discrimination. Le présent accord de coopération fixe les principes généraux de la transposition continue, par les régions, de la directive 1999/62/CE, dans sa version la plus actuelle, au moment de l'introduction des réglementations régionales relatives au prélèvement kilométrique. Il n'est fait aucune distinction selon que les routes appartiennent ou non au réseau transeuropéen.

En tant que prélèvement fondé sur la distance parcourue, le prélèvement kilométrique constitue un péage au sens de l'article 2 de la directive 1999/62/CE. Conformément à celle-ci, le péage consiste en une redevance d'infrastructure seule ou combinée avec une redevance pour coûts externes, pour lesquels la directive prescrit une méthode spécifique de tarification fondée sur les coûts supportés par les Etats membres. La tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que impôt et que péage de concession est expliquée plus loin dans le présent exposé.

3.2.2. DIRECTIVE 2004/52/CE

Il doit également être tenu compte de la loi du 21 décembre 2006 qui a transposé la directive 2004/52/EC du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concer-

fende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap heeft omgezet. Deze richtlijn betreft de oprichting van een Europese Tolheffingsdienst (EETS), complementair aan bestaande (nationale) tolheffingsdiensten. Het algemene principe van EETS is dat een gebruiker, wanneer hij hiervoor kiest, met slechts één overeenkomst met één enkele aanbieder van elektronische tolheffingsdiensten (een dienstverlener) in alle tolgebieden in de Europese Unie die van elektronische tolheffing gebruik maken, de verschuldigde tol kan voldoen. De elektronische registratievoorziening die gebruikt wordt om de gereden afstand te registreren moet daarom technisch interoperabel zijn met alle elektronische tolheffingssystemen binnen de Europese Unie.

De Tolheffende Instantie in de zin van de Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese Elektronische Tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen, dat wil zeggen het publiek of privaat orgaan dat tol heft op het rijden met voertuigen in een EETS-gebied, dient onder meer :

- de interoperabiliteit van de tolheffingsdienst, zoals beschreven in de wet van 21 december 2006 te garanderen;
- een EETS-gebiedverklaring met betrekking tot de algemene voorwaarden van de elektronische tolheffingsdienst op het grondgebied op te maken;
- op niet-discriminerende en contractuele wijze toegang te verlenen aan EETS-aanbieders die hun EETS-gebiedverklaring onderschrijven; en
- specifieke publicatieverplichtingen te vervullen ten aanzien van de Europese Commissie en de lidstaten.

De verplichtingen van de dienstverlener zoals omschreven in voorliggend samenwerkingsakkoord zijn van toepassing op alle elektronische tolheffingsdiensten geleverd door de dienstverlener, ongeacht of het gaat om EETS-diensten of niet. De bepalingen van dit samenwerkingsakkoord zijn dan ook geen verdere omzetting van de Richtlijn 2004/52/EG. Het gaat om autonome internrechtelijke bepalingen die voor elke vorm van elektronische tolheffing. Om compatibel te zijn met het EETS-systeem zijn er natuurlijk belangrijke overeenkomsten tussen de bepalingen van het samenwerkingsakkoord met wat door het Europees recht, en de wet van 21 december 2006 reeds is voorzien voor EETS daarenboven neemt Viapass een aantal in de in Beschikking 2009/750/EG omschreven taken op zich.

4. Algemene architectuur van de kilometerheffing

De algemene principes van de kilometerheffing werden in voorliggend samenwerkingsakkoord vastgelegd. Deze

nant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté. Cette directive concerne la mise en place d'un Service Européen de Télépéage (SET), complémentaire aux services de télépéage (nationaux) existant. Le principe du fonctionnement du SET est qu'un usager, quand il le souhaite, après avoir conclu seulement un contrat avec un seul fournisseur de service électronique de télépéage, peut s'acquitter des droits de péage dans tous les systèmes de péage de l'Union européenne qui font usage d'un système électronique de télépéage. Le dispositif d'enregistrement électronique qui est utilisé pour mesurer la distance parcourue doit, pour cette raison, être techniquement compatible avec tous les systèmes de télépéage au sein de l'Union européenne.

Le perceuteur de péages au sens de la décision 2009/750/EC de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du Service Européen de Télépéage et à ses aspects techniques – c'est-à-dire, l'organisme public ou privé qui prélève des péages pour la circulation des véhicules dans un secteur de SET – doit, entre autre :

- garantir l'interopérabilité du service de télépéage, tel que décrit dans la loi du 21 décembre 2006;
- établir une déclaration de secteur de SET, qui fixe les conditions générales du SET sur son territoire;
- accepter sans discrimination et par contrat, tout prestataire du SET, qui accepte les conditions générales du SET; et
- observer les obligations de publication spécifique vis-à-vis de la Commission Européen et des Etats membres.

Les obligations du prestataire de services, telles que définies dans l'accord de coopération, sont d'application sur tous les services de péage électronique réalisés par le prestataire de services, qu'il s'agisse de services SET ou non. Les dispositions du présent accord de coopération ne constituent donc pas une transposition continue de la directive 2004/52/CE. Il s'agit de dispositions autonomes de droit interne qui valent à l'égard de toute forme de péage électronique. Afin d'optimiser la compatibilité avec le système SET, il existe naturellement d'importantes similitudes entre les dispositions de l'accord de coopération et ce que le droit européen et la loi du 21 décembre 2006 prévoient déjà pour le SET. En outre, Viapass assumera elle-même certaines tâches décrites dans la décision 2009/750/CE.

4. Architecture générale du prélèvement kilométrique

Les principes généraux du prélèvement kilométrique sont déterminés dans le présent accord de coopération. Ces

principes zullen verder worden uitgewerkt in gewestelijke wetgevende teksten.

4.1. Definitie van de kilometerheffing

De kilometerheffing is een afstandsgebonden heffing op het gebruik van in een Gewest gelegen wegen, verschuldigd door iedere houder van een voertuig met een maximum toegelaten massa die meer bedraagt dan 3,5 ton.

De kilometerheffing als belasting, op niet-geconcedeerde wegen, is verschuldigd aan het gewest. De kilometerheffing als concessietolgeld, op geconcedeerde wegen, is verschuldigd aan de concessiehouder, die aldus de infrastructuurkosten rechtstreeks verhaalt op de gebruiker. Naar de gewesten en de concessiehouders als inrichters en begunstigen van de kilometerheffing wordt ook verwezen als « tolheffende instantie ». De beheersovereenkomst of concessieovereenkomst met het gewest bepaalt of al dan niet dergelijke concessietolgeld geheven wordt. Indien de concessiehouder dit concessietolgeld heft, dan is de gewestelijke regelgeving, op basis van de bepalingen van voorliggend samenwerkingsakkoord, van toepassing.

4.2. Opbouw van het tarief van de kilometerheffing

Volgens artikel 2, b) van Richtlijn 1999/62/EG, zoals laatst gewijzigd, omvat een tolgeld een enkele infrastructuurheffing, een externekostenheffing of beide. Er wordt gekozen om de kilometerheffing, daar waar hij wordt ingevoerd als belasting, in te voeren met twee componenten, met name een infrastructuurheffing en een externekostenheffing. In dit geval zijn de infrastructuurheffing en de externekostenheffing als zodanig geen afzonderlijke belastingen. Hun integratie als twee componenten in één en dezelfde kilometerheffing als belasting betekent alleen maar dat externe kosten of infrastructuurkosten louter parameters van één en dezelfde belasting zijn.

Er wordt voor gekozen om in deze fase de kilometerheffing, daar waar zij als concessietolgeld wordt ingevoerd, enkel in te voeren als infrastructuurheffing, aangezien een externekostenheffing geen vergoeding uitmaakt voor de prestaties die door de concessiehouder ten voordele van de gebruikers worden geleverd. Dergelijke vergoeding staat in verhouding tot de kosten van de door de concessiehouder geleverde dienst.

4.3. Organisatie van de kilometerheffing

Voor de voldoening van de kilometerheffing is de heffingsplichtige, dit is de houder van het heffingsplichtig voertuig, verplicht om vóór het gebruik van enige weg een elektronische registratievoorziening (een zogenaamde « On

principes seront développés dans les textes législatifs régionaux.

4.1. Définition du prélèvement kilométrique

Le prélèvement kilométrique est un prélèvement, fondé sur la distance parcourue, sur l'utilisation des routes situées dans une Région, dû par chaque détenteur d'un véhicule d'une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes.

Le prélèvement kilométrique, en tant que taxe sur les routes non-concédées, est dû à la région. Le prélèvement kilométrique, en tant que péage de concession sur les routes non-concédées, est dû au concessionnaire, qui récupère ainsi les coûts d'infrastructure directement auprès de l'utilisateur. Sont également dénommés « percepteurs de péage », les régions et les concessionnaires en tant qu'organismes et bénéficiaires du prélèvement kilométrique. Le contrat de gestion ou de concession avec la région détermine si le concessionnaire prélèvera ou non une telle redevance de péage. Si le concessionnaire prélève ce péage de concession, alors la réglementation régionale, basée sur les dispositions du présent accord de coopération, est applicable.

4.2. La structuration du prélèvement kilométrique

Conformément à l'article 2, b) de la directive 1999/62/CE, telle que dernièrement modifiée, un péage intègre une redevance d'infrastructure seule, ou combinée avec une redevance pour coûts externes. En ce qui concerne le prélèvement kilométrique, introduit en tant qu'impôt, le choix s'est porté sur l'instauration des deux composants, à savoir une redevance d'infrastructure et une redevance pour coûts externes. Dans ce cas, la redevance d'infrastructure et la future redevance pour coûts externes ne sont pas, en tant que telles, des impôts distincts. Leur intégration en tant que « deux composantes » dans le même prélèvement kilométrique signifie simplement que les coûts externes et les coûts d'infrastructure constituent des paramètres d'un même impôt.

En ce qui concerne le prélèvement kilométrique, introduit en tant que péage de concession, celui-ci est dans cette phase introduit uniquement en tant que redevance d'infrastructure dans la mesure où la redevance pour coûts externes ne constitue pas une indemnisation pour les prestations qui ont été fournies par le concessionnaire à l'égard des utilisateurs. Une telle indemnisation est en relation avec les coûts du service fourni par le concessionnaire.

4.3. L'organisation du prélèvement kilométrique

Pour le paiement du prélèvement kilométrique, le redevable, c'est à dire le détenteur du véhicule soumis au prélèvement, a l'obligation d'installer, préalablement à l'utilisation d'une route quelconque, un dispositif d'enregistrement

Board Unit », afgekort OBU) in zijn voertuig te installeren, waarmee de verreden kilometers worden geregistreerd met het oog op hun elektronische inning. Deze verplichting geldt niet voor de houder van het voertuig die van een vrijstelling geniet. De elektronische registratie van gereden afstand gebeurt met gebruik van GNSS (Global Navigation Satellite System) technologie. Deze technologie is interoperabel met de andere elektronische tolheffingssystemen in de Europese Unie, in overeenstemming met artikel 2 van Richtlijn 2004/52/EG zoals omgezet door artikel 3 van voormelde wet van 21 december 2006.

De houder van het voertuig sluit een overeenkomst met een dienstverlener die hem de elektronische registratievoorziening verschafft. De dienstverlener int de verschuldigde kilometerheffing bij de houder van het voertuig, en stort dit bedrag door aan de bevoegde belastingdienst respectievelijk de concessiehouder. De verschuldigde kilometerheffing kan, in geval van gebrekkige doorstorting door de dienstverlener, enkel worden ingevorderd bij de dienstverlener, voor zover de houder van het voertuig een overeenkomst met de dienstverlener heeft gesloten en zolang de uitvoering ervan niet rechtmatig is geschorst en van de schorsing geen mededeling is gedaan aan de tolheffende instantie. Indien de houder van het voertuig geen overeenkomst met een dienstverlener heeft dan wel deze zijn overeenkomst niet naleeft waardoor de uitvoering van de overeenkomst wordt opgeschort, kan de verschuldigde kilometerheffing bij de houder van het voertuig worden ingevorderd. Zolang de dienstverlener de schorsing van de overeenkomst met de houder van het voertuig niet heeft gemeld aan de tolheffende instantie, blijft de houder van het voertuig bevrijd van invordering.

5. De aanduiding van een Single Service Provider

De gewesten zullen via een gezamenlijke overheidsopdracht een dienstverlener aanduiden, die de Single Service Provider wordt genoemd, en waarmee een Design Build Finance Maintain Operate (DBFMO) – overeenkomst wordt gesloten.

In het kader van de DBFMO-overeenkomst, staat deze Single Service Provider in voor de financiering van de benodigde investeringen voor de uitvoering het kilometerheffingssysteem, en ontwikkelt hij de vereiste producten en diensten, zoals de elektronische registratievoorziening en de handhavingsapparatuur langs de weg. De Single Service Provider is daarenboven een dienstverlener in de zin van artikel 1, 8° van het samenwerkingsakkoord. Hij staat dus ook in voor facturatie aan en inning van de verschuldigde kilometerheffing bij de houder van het voertuig waarmee hij een overeenkomst heeft gesloten, en de storting ervan aan de gewesten of, in voorkomend geval, de concessiehouders (zie *supra*, punt 4). De aanduiding van de Single Service Provider sluit niet uit dat ook andere dienstverle-

électronique (appelé « On Board Unit », en abrégé OBU) dans son véhicule, grâce auquel les kilomètres parcourus sont enregistrés en vue de leur collecte électronique. Le détenteur d'un véhicule qui bénéficie d'une exemption au prélèvement kilométrique est également exempté de l'obligation mentionnée ci-dessus. L'enregistrement électronique des kilomètres parcourus s'effectue au moyen de la technologie GNSS (Global Navigation Satellite System). Cette technologie est interoperable avec d'autres systèmes électroniques de télépéage de l'Union européenne, conformément à l'article 2 de la directive 2004/52/CE, telle que transposée par l'article 3 de la loi du 21 décembre 2006.

Le détenteur du véhicule conclut un contrat avec un prestataire de services qui lui fournit le dispositif d'enregistrement électronique. Le prestataire de services perçoit le prélèvement kilométrique dû auprès du détenteur du véhicule et transfère ce montant respectivement au service des impôts compétent et au concessionnaire. Le prélèvement kilométrique dû, qui n'a pas été transféré correctement par le prestataire de service, ne peut être recouvré qu'auprès du prestataire de services, pour autant que le détenteur ait conclu un contrat avec le prestataire de services et que l'exécution du contrat n'ait pas été suspendue de manière légitime, et que la suspension n'ait pas été notifiée au percepteur de péages. Si le détenteur du véhicule n'a pas de contrat avec un prestataire de services ou qu'il ne respecte pas le contrat, ce qui implique la suspension de l'exécution de la convention, le prélèvement kilométrique dû peut être recouvré auprès du détenteur du véhicule. Tant que le prestataire de services n'a pas notifié au percepteur de péages la suspension de l'exécution du contrat avec le détenteur du véhicule, ce dernier reste dispensé du recouvrement.

5. La désignation du Single Service Provider

Les régions désigneront un prestataire de services via un marché public commun à l'occasion duquel le Single Service Provider sera nommé et un contrat Design Build Finance Maintain Operate (DBFMO) conclu.

Dans le cadre du contrat DBFMO, ce Single Service Provider est responsable du financement de l'investissement nécessaire pour la réalisation du système de prélèvement kilométrique et il développe les produits et services requis, comme le dispositif d'enregistrement électronique et l'entretien du matériel de contrôle le long de la route. Le Single Service Provider est également un prestataire de services au sens de l'article 1^{er}, 8° de l'accord de coopération. Il est donc aussi responsable de la facturation et de la perception du prélèvement kilométrique dû auprès de l'utilisateur avec qui il a conclu un contrat ainsi que de son transfert aux régions ou, le cas échéant, aux concessionnaires (voy. *supra*, point 4). La désignation du Single Service Provider n'exclut pas que d'autres prestataires de services, au sens

ners, in de zin van artikel 1, 8° kunnen worden toegelaten om hun diensten, zoals omschreven in het samenwerkingsakkoord, aan te bieden.

De DBFMO-overeenkomst bevat een vergoedingsmodel voor de Single Service Provider op basis van een periodieke beschikbaarheidsvergoeding, met inbegrip van (i) verminderingen omwille van gebreken in de dienstverlening, en (ii) bonussen bij betere prestaties dan door de DBFMO-overeenkomst vereist. Het samenwerkingsakkoord bevat bepalingen die de financiële verantwoordelijkheden van de gewesten ten aanzien van de beschikbaarheidsvergoeding regelen, met inbegrip van een doorbetalingsverbintenis die de betaling van de beschikbaarheidsvergoeding door de gewesten garandeert.

6. Viapass

Bij voorliggend samenwerkingsakkoord wordt Viapass opgericht, een publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal samenwerkingsverband onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen

Viapass neemt de vorm aan van een *sui generis* publiekrechtelijke opdrachthoudende vereniging, en dit op basis van artikel 92*bis*, § 1, *iuncto* artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Haar structuur en werking worden bepaald door het samenwerkingsakkoord en haar statuten.

Viapass heeft algemeen als taak om de samenwerking, de coördinatie en het overleg tussen de gewesten te verzorgen met betrekking tot het kilometerheffingssysteem dat door de gewesten wordt ingevoerd. Een belangrijk onderdeel hiervan is het sluiten van een DBFMO-contract met een dienstverlener, de Single Service Provider, die de noodzakelijke infrastructuur voor de werking van het kilometerheffingssysteem aanlevert en de hierboven onder 4.3 vermeldde dienstverleningstaken uitvoert. Viapass wordt ook belast met de controle op de uitvoering van het DBFMO-contract.

Toelichting bij de bepalingen van het samenwerkingsakkoord

HOOFDSTUK I Algemene bepalingen

Artikel 1 Définitions

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

de l'article 1^{er}, 8°, puissent être autorisés à offrir leurs services au sens de l'accord de coopération.

Le contrat DBFMO contient un modèle d'indemnisation pour le Single Service Provider sur la base d'une indemnité de mise à disposition, comprenant (i) les réductions dues à des manquements dans la prestation de services et (ii) les primes en cas de prestation de services supérieure à celle exigée par le contrat DBFMO. L'accord de coopération prévoit des dispositions régissant la responsabilité financière des régions en matière d'indemnité de mise à disposition, y compris une obligation de continuation de paiement qui garantit le maintien du paiement de l'indemnité de mise à disposition par les régions.

6. Viapass

Par le présent accord de coopération, Viapass est constituée, il s'agit d'une association interrégionale de droit public constituée sous la forme institution commune telle que visée à l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Viapass adopte la forme juridique d'une association *sui generis* de droit public chargée de missions, conformément à l'article 92*bis*, § 1^{er}, *iuncto* l'article 9 de la loi spéciale de 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Sa structure et son fonctionnement sont fixés par l'accord de coopération et ses statuts.

Viapass a pour mission générale d'assurer la coopération, la coordination et la concertation entre les régions relatives au système du prélèvement kilométrique introduit par les régions. Une partie importante de cette mission concerne la conclusion d'un contrat DBFMO avec un prestataire de services, le Single Service Provider, qui fournit l'infrastructure nécessaire pour la mise en œuvre du système de prélèvement kilométrique et exécute les tâches de prestation de services mentionnées ci-dessus, au point 4.3. Viapass est également chargée du contrôle de l'exécution du contrat DBFMO.

Commentaire des dispositions de l'accord de coopération

CHAPITRE I^{ER} Dispositions générales

Article 1^{er} Définitions

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 2
Voorwerp van het akkoord

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

HOOFDSTUK II
De invoering van de kilometerheffing

Artikel 3
Invoering van de kilometerheffing

De kilometerheffing wordt operationeel op het ogenblik dat de kilometerheffing voor het eerst verschuldigd wordt. Dit tijdstip wordt door de drie gewestregeringen gezamenlijk bepaald.

In dat verband is te wijzen op de procedure bepaald in artikel 7 van de bijzondere wet van 26 december 2013 houdende wijziging van de bijzondere wetten van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten en opheffing van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groot-hertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, ingevolge de invoering van de kilometerheffing.

Deze procedure verloopt als volgt :

- Wanneer de drie gewestregeringen de Koning daarom gezamenlijk verzoeken, verleent de Koning de schriftelijke kennisgeving tot het afzien van de heffing van het Eurovignet, aan de Depositaris van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet overeenkomstig Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, zoals voorzien in artikel 17, 2°, van voormeld Verdrag.
- Deze kennisgeving door de Koning vindt plaats op de eerste dag van de maand april die volgt op het door de drie gewestregeringen ingediende gezamenlijk verzoek tot schriftelijke kennisgeving aan de Depositaris.
- Volgens artikel 17, 2° van voormeld Verdrag wordt afgezien van het Eurovignet na een periode van 9 maanden vanaf voormelde kennisgeving. De gewestelijke wetge-

Article 2
Objet de l'accord

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

CHAPITRE II
L'introduction du prélèvement kilométrique

Article 3
Introduction du prélèvement kilométrique

Le prélèvement kilométrique sera opérationnel au moment où il sera dû pour la première fois. Ce moment est déterminé par les trois gouvernements régionaux conjointement.

Dans ce contexte, on doit rendre compte de la procédure prévue à l'article 7 de la loi spéciale de 26 décembre 2013 portant modification des lois spéciales des 8 août 1980 de réformes institutionnelles et 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions et abrogation de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du grand-duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, ensuite de l'introduction du prélèvement kilométrique.

Cette procédure se déroule comme suit :

- Lorsque les trois gouvernements régionaux le demandent conjointement au Roi, ce dernier notifie par écrit la renonciation au prélèvement de l'Eurovignette au Dépositaire de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994 entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas, et relatif à l'introduction de l'Eurovignette conformément à la directive 93/89/CCE du Conseil, du 25 octobre 1993, tel que prévu à l'article 17, 2°, de l'Accord susmentionné.
- Cette notification par le Roi a lieu le premier jour du mois d'avril qui suit la demande écrite relative à la notification par écrit au Dépositaire, introduite conjointement par les trois régions.
- Conformément à l'article 17, 2°, de l'Accord précité, il est renoncé à l'Eurovignette après une période de 9 mois à partir de la notification susmentionnée. La législation

ving zal voorzien dat de kilometerheffing voor het eerst verschuldigd wordt na het doorlopen van deze periode van 9 maanden. Op deze manier wordt het parallel verschuldigd zijn van het Eurovignet en de kilometerheffing, wat verboden is onder artikel 7.2 van Richtlijn 1999/62/EG, vermeden.

Artikel 4

De verschuldigheid van de kilometerheffing door de houder van het voertuig en de elektronische registratievoorziening

Bij elk defect in de registratie via de elektronische registratievoorziening voorziet paragraaf 3 dat de kilometerheffing door de houder van het voertuig verschuldigd is in de vorm van een forfaitair bedrag, na vaststelling door een observatiesysteem of een daartoe bevoegd personeelslid. Dit bedrag dekt een gebruiksrecht voor het heffingsplichtig netwerk in de drie gewesten, voor de vierentwintig uur na de vaststelling van het gebruik van de weg in die gevallen waarin niet werd geregistreerd. Op deze manier garanderen de gewesten en de concessiehouders hun inkomsten uit de kilometerheffing die – hoewel er geen registratie kon plaatsvinden – niettemin verschuldigd is. Deze forfaitaire kilometerheffing is ten aanzien van de gewesten en de concessiehouders altijd door de houder van het voertuig verschuldigd. Indien de dienstverlener een defect in de registratie heeft veroorzaakt, dan kan de houder van het voertuig binnen de perken van de toepasselijke contractuele en wettelijke bepalingen, proberen zijn eventuele schade op de dienstverlener te verhalen.

Paragraaf 4 bepaalt dat de kilometerheffing verschuldigd is door de houder van het voertuig. Dit is in principe de persoon op wiens naam het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen (op dit moment de Directie Inschrijving van Voertuigen, of DIV), of haar buitenlands equivalent. In het uitzonderlijke geval dat het voertuig niet is ingeschreven bij de DIV of haar buitenlands equivalent, is de houder degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft. De bestuurder van het voertuig wordt alvast beschouwd als degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft. De gewestelijke regelingen kunnen rechtstreekse verplichtingen ten aanzien van de houder van het voertuig bevatten, bijvoorbeeld het verzekeren dat er bij het gebruik van het voertuig op enige weg een elektronische registratievoorziening in het voertuig is geplaatst. Veelal echter zullen de houder van het voertuig en de bestuurder niet dezelfde zijn. Dit is zeker het geval in de context van een transportbedrijf met een uitgebreid vrachtwagenpark. In dergelijk geval kan het praktisch eenvoudiger zijn voor de houder van het voertuig om niet zelf alle verplichtingen te voldoen, maar om ze in haar naam te laten voldoen door de bestuurder. Het is aan de houder van het voertuig om de contractuele verhoudingen met de bestuurder hierover zelf te organiseren.

régionale prévoira que le prélèvement kilométrique est dû pour la première fois après l'écoulement de cette période de 9 mois. De cette manière, l'Eurovignette et le prélèvement kilométrique ne sont pas dus parallèlement, ce qui est interdit par l'article 7.2 de la directive 1999/62/CE.

Article 4

L'exigibilité du prélèvement kilométrique par le détenteur du véhicule et le dispositif d'enregistrement électronique

Pour tout défaut d'enregistrement au moyen d'un dispositif d'enregistrement électronique, le paragraphe 3 prévoit que le prélèvement kilométrique est dû par le détenteur du véhicule sous la forme d'un montant forfaitaire, après que ce défaut a été constaté par un système d'observation ou par un membre du personnel compétent pour ce faire. Le montant forfaitaire couvre un droit d'usage pour le réseau soumis à prélèvement dans les trois régions, pendant 24 heures après que l'usage de la route, dans les cas où il n'y avait pas d'enregistrement, a été constaté. De cette manière, les régions et les concessionnaires s'assurent des revenus du prélèvement kilométrique qui est dû même en absence d'enregistrement. Ce prélèvement kilométrique forfaitaire est toujours dû par le détenteur du véhicule en ce qui concerne les régions et les concessionnaires. Si le prestataire de services a causé un dysfonctionnement au système d'enregistrement, alors le détenteur du véhicule peut, dans les limites des dispositions légales et contractuelles applicables, essayer de répercuter son éventuel dommage sur le prestataire de services.

Le paragraphe 4 prévoit que le prélèvement kilométrique est dû par le détenteur du véhicule. Il s'agit en principe de la personne au nom de laquelle la plaque d'immatriculation du véhicule est enregistrée auprès du Gouvernement responsable de l'immatriculation des véhicules (actuellement la Direction Immatriculation des Véhicules, ou DIV) ou son équivalent étranger. Dans le cas exceptionnel où le véhicule n'est pas enregistré auprès de la DIV ou de son équivalent étranger, le détenteur est celui qui a, effectivement, le véhicule à disposition. Le conducteur est considéré comme la personne qui dispose, effectivement, du véhicule. Les réglementations régionales peuvent inclure des engagements directs à l'égard du détenteur du véhicule, par exemple, la garantie qu'un dispositif d'enregistrement électronique est placé dans le véhicule lors de l'utilisation de ce dernier sur une route quelconque. Souvent, le détenteur et le conducteur du véhicule ne seront cependant pas les mêmes personnes. Cela se produit certainement dans le contexte d'une entreprise de transport avec une large quantité de camions. Dans une telle situation, il peut en pratique être plus simple pour le détenteur de ne pas satisfaire lui-même à toutes les obligations mais de laisser le conducteur les remplir en son nom. Il revient au détenteur du véhicule d'organiser sa relation contractuelle avec le conducteur à cet égard.

In het laatste lid van paragraaf 4 wordt het geval geregeld waarin het voertuig ingeschreven is op naam van een persoon, bijvoorbeeld een leasingmaatschappij, die het voertuig bestendig of gewoonlijk ter beschikking stelt aan een andere persoon. Deze laatste is bijvoorbeeld de transportonderneming. De houder van het voertuig kan, met het akkoord van de andere persoon, deze laatste als houder van het voertuig aanduiden voor de toepassing van de gewestelijke regelingen inzake kilometerheffing. De initiële houder van het voertuig blijft echter solidair aansprakelijk voor de goede uitvoering van de verplichtingen van de nieuwe aangeduide houder van het voertuig,

Artikel 5

De inning, de invordering en de handhaving van de kilometerheffing en de overeenkomst tussen de houder van het voertuig en zijn dienstverlener

Dit artikel bevat de algemene principes waarop de gewesten het innings-, invorderings- en handhavingssysteem voor de kilometerheffing dienen uit te werken.

Volgens 1° wordt de rechtsverhouding tussen de houder van het voertuig (degene die het tolgeld verschuldigd is) en de dienstverlener (de lasthebber van de overheid) geregeld door middel van een overeenkomst die deze partijen afsluiten vóór het gebruik van enige weg. Specifiek voor de Single Service Provider wordt in 2° een acceptatieplicht voorzien: met iedere houder van een voertuig die hierom verzoekt, moet deze dienstverlener een overeenkomst sluiten.

De kern van de rechtsverhouding tussen de houder van het voertuig en de dienstverlener wordt in punten 3° en 4° bepaald. De dienstverlener int de verschuldigde kilometerheffing in naam en voor rekening van de tolheffende instanties (dit zijn, al naargelang van het geval, de gewesten of een concessiehouder). Vervolgens stort de dienstverlener de verschuldigde kilometerheffing aan de tolheffende instanties.

Om het debiteurenrisico van de dienstverlener te beperken mag de dienstverlener de houder van het voertuig volgens 5° opleggen een gegarandeerd betaalmiddel te verschaffen. Dergelijk gegarandeerd betaalmiddel is bijvoorbeeld een kredietkaart of een tankkaart. Het kan ook bestaan uit een voorschot in geld die op een specifiek hiervoor bedoelde bankrekening wordt gestort.

Voor zover de houder van het voertuig een overeenkomst met de dienstverlener heeft gesloten en zolang de uitvoering ervan niet rechtmatig is geschorst en deze schorsing niet werd medegedeeld aan de tolheffende instantie, kan de verschuldigde kilometerheffing volgens 6°, in geval van gebrekkige doorstorting door de dienstverlener, enkel worden ingevorderd bij de dienstverlener. Dit kan echter

Le dernier alinéa du paragraphe 4 règle le cas dans lequel le véhicule est enregistré au nom d'une personne, par exemple une société de leasing, qui met le véhicule, de façon permanente ou habituelle, à disposition d'une autre personne. Cette personne est par exemple une société de transport. Le détenteur du véhicule peut désigner cette tierce personne comme détenteur du véhicule pour l'application des réglementations régionales en matière de prélèvement kilométrique, de commun accord avec la tierce personne. Néanmoins, le détenteur originel du véhicule reste solidairement tenu à la bonne exécution des obligations du nouveau détenteur du véhicule désigné.

Article 5

La perception, le recouvrement et le contrôle du prélèvement kilométrique et le contrat entre le détenteur du véhicule et son prestataire de services

Le présent article contient les principes généraux sur la base desquels les régions doivent développer un système de perception, de recouvrement et de contrôle pour le prélèvement kilométrique.

En vertu du point 1°, le rapport de droit entre le détenteur du véhicule (celui qui est redevable du péage) et le prestataire de services (le mandataire du gouvernement) est réglé par le biais d'un contrat conclu par ces parties préalablement à l'utilisation d'une route quelconque. Spécifiquement pour le Single Service Provider, le point 2 prévoit une obligation d'acceptation: ce prestataire de services est tenu de conclure un contrat avec tout détenteur d'un véhicule qui lui en fait la demande.

Le point essentiel de la relation juridique entre le détenteur du véhicule et le prestataire de services est défini aux points 3° et 4°. Le prestataire de service perçoit le prélèvement kilométrique dû au nom et pour le compte des percepteurs de péages (il s'agit, selon le cas, des régions ou des concessionnaires). Ensuite, le prestataire de services transfère le prélèvement kilométrique dû aux percepteurs de péages.

Pour réduire son risque de crédit, le prestataire de services peut imposer au détenteur du véhicule, en vertu du point 5°, d'utiliser des moyens de paiement garantis au sens de l'article 1^{er}, 11° de l'accord de coopération. Un tel moyen de paiement garanti consiste par exemple en une carte de crédit ou une carte d'essence. Cela peut aussi consister en une avance en argent qui est versée sur un compte bancaire visé spécifiquement pour cette opération.

Dans la mesure où le détenteur du véhicule a conclu un contrat avec le prestataire de services et aussi longtemps que son exécution n'est pas légitimement suspendue et que cette suspension n'a pas été communiquée au percepteur de péage, le prélèvement kilométrique dû en vertu du point 6° peut seulement être perçu, en cas de défaut de transfert par le prestataire de services, auprès du prestataire de service.

enkel op voorwaarde dat het mogelijk is te bepalen op welke gebruikers deze bedragen betrekking hebben. Eventuele compensatie voor de tolheffende instanties zal op basis van het contract tussen dienstverlener en tolheffende instantie worden bepaald en verkregen.

In 7° worden op limitatieve wijze de gevallen bepaald waarin de dienstverlener de uitvoering van de overeenkomst met de houder van het voertuig kan schorsen. De schorsingsmogelijkheid b) geldt uiteraard enkel voor zover de dienstverlener het gebruik van een gegarandeerd betaalmiddel verplicht heeft gesteld, en voor zover de houder van het voertuig gebruik heeft gemaakt van een heffingsplichtige weg met een tarief hoger dan 0 eurocent. Van zodra de dienstverlener de schorsing aan de tolheffende instantie heeft gemeld, kan volgens 8° deze laatste de verschuldigde kilometerheffing rechtstreeks bij de houder van het voertuig invorderen.

In 9° wordt voorzien dat invordering bij de dienstverlener via een procedure voor de hoven en rechtbanken, of – bij een zekere en vaststaande schuld – via dwangbevel geschiedt. Dergelijke invordering is echter enkel mogelijk voor het bedrag waarvoor de tolheffende instantie niet op basis van haar overeenkomst met de dienstverlener reeds is gecompenseerd. Op deze wijze wordt voorrang gegeven aan eventuele contractuele sanctiemechanismen die sneller en eenvoudiger te hanteren zijn dan de voormelde invorderingsmechanismen.

De gewesten zijn volgens 10°, elk voor hun eigen grondgebied, verantwoordelijk voor het uitwerken van de handhaving van de kilometerheffing. Het staat hen vrij om al dan niet administratieve geldboetes en/of strafsancities te bepalen voor overtredingen op hun gewestelijke regelingen, het bevoegde personeel hiervoor aan te duiden en de toepasselijke procedures te bepalen.

De door de Raad van State geformuleerde opmerkingen in verband met artikel 5, 5° en 7° van het Samenwerkingsakkoord vereisen geen aanpassing van deze bepalingen. Bij de uitwerking van de gewestelijke wetgeving en de toelichtingen zullen deze opmerkingen grondig worden geanalyseerd.

Artikel 6

Tariefmethodologie voor de kilometerheffing als concessietolgeld

Dit artikel bepaalt de wijze waarop de concessiehouder het tarief van de kilometerheffing als concessietolgeld bepaalt.

Paragraaf 1 voorziet dat het concessietolgeld wordt bepaald in overeenstemming met Richtlijn 1999/62/EG. Dit betekent algemeen dat het concessietolgeld in verhouding dient te staan tot de infrastructuurkosten van het wegennet of het gedeelte van het wegennet waarop het concessietolgeld

Une éventuelle indemnisation pour le percepteur de péage sera prévue et obtenue sur la base du contrat entre le prestataire de service et le percepteur de péage.

Le point 7° détermine, de façon limitative, les cas dans lesquels le prestataire de services peut suspendre l'exécution du contrat avec le détenteur du véhicule. La possibilité de suspendre au point b) ne vaut naturellement que pour autant que le prestataire de services oblige le recours à un moyen de paiement garanti et que pour autant que le détenteur du véhicule a fait usage d'une route soumise au prélèvement avec un tarif supérieur à 0 centime. Dès que le prestataire de services a communiqué la suspension au percepteur de péage, celui-ci peut, conformément au 8°, recouvrer le prélèvement kilométrique directement auprès du détenteur du véhicule.

Le point 9° prévoit que le recouvrement auprès du prestataire de services par le biais d'une procédure devant les cours et tribunaux, ou – en cas de dette certaine et exigible – par la contrainte. Un tel recouvrement n'est cependant possible que pour le montant pour lequel le percepteur de péage n'est pas indemnisé sur la base de son contrat avec le prestataire de services. De cette façon, la priorité est donnée à d'éventuels mécanismes de sanctions contractuels qui sont plus rapides et plus faciles à traiter que les mécanismes de recouvrement mentionnés ci-dessus.

Les régions sont, en vertu du point 10°, chacune sur leur territoire, responsables du développement du contrôle du prélèvement kilométrique. Elles sont libres de prévoir ou non des amendes administratives et/ou des sanctions pénales en cas de violation de leurs réglementations régionales, de désigner le personnel compétent pour ce faire et d'établir les procédures applicables.

Les deux remarques formulées par le Conseil d'Etat à l'égard de l'article 5, 5° et 7° de l'Accord de coopération ne requièrent aucune adaptation de ces dispositions. Ces deux remarques seront analysées en détail au moment de l'élaboration de la législation régionale et des déclarations de secteur à péage.

Article 6

Méthodologie de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que péage de concession

La présente disposition détermine la manière dont le concessionnaire fixe le taux du prélèvement kilométrique en tant que péage de concession.

Le paragraphe 1^{er} prévoit que le péage de concession soit établi conformément à la directive 1999/62/CE. Cela signifie que, en général, le péage de concession doit être lié aux coûts d'infrastructure du réseau routier ou d'une partie du réseau routier sur lequel le péage de concession est appli-

wordt toegepast. Deze verhouding wordt in hoofdlijnen als volgt bepaald :

1. Berekening van de totale infrastructuurkosten, per wegtype waarvoor een verschillend tarief voor het concessietolgeld zal gehanteerd worden. De infrastructuurkosten zijn alle bouw-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten. De concessiehouder kan er voor kiezen slechts een percentage van deze kosten terug te verdienen.
2. Toerekenen van deze kosten aan de heffingsplichtige voertuigen, op basis van het verkeersvolume dat deze voertuigen genereren, van de ruimte die door hen wordt ingenomen op de weg, of het gewicht waarmee de weg wordt belast.
3. De verhouding tussen de infrastructuurheffing en de infrastructuurkosten wordt bepaald door gebruik te maken van het concept « gewogen gemiddelde infrastructuurheffing », zoals bepaald door artikel 7ter van Richtlijn 1999/62/EG, zoals laatst gewijzigd. De gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, dit is de totale opbrengst van de infrastructuurheffing over een bepaalde periode, gedeeld door het aantal kilometers gereden door heffingsplichtige voertuigen die tijdens die periode zijn afgelegd op de aan de heffing onderworpen trajecten, moet in verhouding staan met, dus gelijk aan of lager zijn dan, de infrastructuurkost van deze heffingsplichtige voertuigen gedurende dezelfde periode, uitgedrukt per gereden kilometer.

Paragraaf 2 bepaalt de wijze van berekening van het concessietolgeld als volgt, namelijk, per wegtype, het product van het toepasselijk tarief en de geregistreerde afstand op dat wegtype.

Paragraaf 3 bepaalt hoe het tarief van de kilometerheffing berekend wordt : het tarief vertrekt van een basistarief. Het tarief wordt vervolgens gedifferentieerd op basis van verschillende parameters. Het is belangrijk voor ogen te houden dat, ongeacht deze differentiatie, de verhouding tussen concessietolgeld – dat enkel een infrastructuurheffing bevat – en de infrastructuurkost op geaggregeerd niveau gegarandeerd blijft, gebruik makend van de hierboven vermelde gewogen gemiddelde infrastructuurheffing.

Het tarief wordt als volgt berekend :

- 1° Eerst wordt bepaald voor welke wegen een tarief hoger dan 0 eurocent geldt. Dit zijn de in 3° bedoelde wegen.
- 2° Het basistarief van de kilometerheffing, zoals dat werd berekend gelet op de infrastructuurkost die moet worden toegerekend aan de heffingsplichtige voertuigen, wordt in de gewestelijke reglementering bepaald.

qué. Cette relation est, pour l'essentiel, déterminée comme suit :

1. Calcul des coûts d'infrastructure totaux, selon le type de route sur lequel un tarif différent sera utilisé pour le péage de concession. Les coûts d'infrastructure sont tous les coûts de construction, de maintenance, d'exploitation et de développement. Le concessionnaire peut choisir de récupérer seulement un pourcentage de ces coûts.
2. L'imputation de ces coûts aux véhicules soumis au prélèvement, sur base du volume de trafic généré par ces véhicules, de l'espace qu'ils occupent sur la route ou du poids avec lequel la route est chargée.
3. La relation entre la redevance d'infrastructure et les coûts d'infrastructure est déterminée au moyen du concept de « redevance d'infrastructure moyenne pondérée », tels que visés à l'article 7ter de la directive 1999/62/CE, telle que dernièrement modifiée. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée, en tant que montant total des recettes générées par une redevance d'infrastructure sur une période donnée, divisé par le nombre de véhicules kilomètres parcourus sur les tronçons de routes soumis à la redevance durant cette période, doit être en relation, donc égale ou moins élevée que les coûts d'infrastructure de ces véhicules soumis au prélèvement pendant la même période, exprimés par kilomètre parcouru.

Le paragraphe 2 détermine la méthode de calcul du péage de concession comme suit, à savoir, selon le type de route, le produit du tarif applicable et la distance enregistrée sur ce type de route.

Le paragraphe 3 détermine comment calculer le tarif du prélèvement kilométrique : le tarif commence à un tarif de base. Le tarif est ensuite différencié sur la base de différents paramètres. Il est important de garder à l'esprit que, malgré cette différenciation, la relation entre le péage de concession – qui ne contient qu'une redevance d'infrastructure – et le coût de l'infrastructure, reste garantie à un niveau agrégé, faisant usage de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée, mentionnée ci-dessus.

Le tarif est calculé comme suit :

- 1° Il est d'abord déterminé pour quelles routes un tarif de plus de 0 centime est appliqué. Il s'agit des routes visées en 3°.
- 2° Le tarif de base du prélèvement kilométrique, tel que calculé au regard du coût d'infrastructure qui doit être imputé aux véhicules soumis à prélèvement, est déterminé dans les réglementations régionales.

- 3° Variatie naargelang het wegtype, voor ieder wegtype waarvoor een tarief hoger dan nul geldt.
- 4° Variatie naargelang de categorie waartoe het voertuig behoort op basis van de maximum toegelaten massa, zoals in dit artikel bepaald.
- 5° Variatie naargelang de EURO-emissieklasse waartoe het voertuig behoort. De impact van deze parameter wordt in elk geval begrensd door artikel 7octies.4, van Richtlijn 1999/62/EG, dat bepaalt dat de infrastructuurheffing nooit meer mag zijn dan 100 % hoger dan dezelfde heffing aangerekend voor gelijkwaardige voertuigen die aan de strengste emissienormen voldoen.
- 6° De waarde van de drie voormelde parameters wordt, per parameter, vermenigvuldigd met een factor a, b of c.

Verder bepaalt deze paragraaf dat, in geval F gelijk is aan 1, het tarief nooit lager mag zijn dan nul eurocent. De Raad van State heeft de vraag gesteld naar de mogelijkheid van een tarief dat lager is dan nul. Het is mogelijk dat, wanneer de gewesten de waarde van de verschillende parameters in de tariefformule vastleggen, het resultaat van de tariefformule in een bepaald geval lager dan 0 is. Theoretisch zou er dan een negatieve heffing zijn, waaruit een gebruiker een recht op vergoeding zou kunnen proberen af te leiden, wat nochtans niet bestaat. Net om deze mogelijkheid volledig uit te sluiten, wordt bepaald dat, in geval F gelijk is aan 1, het tarief nooit lager mag zijn dan nul eurocent.

Paragraaf 4 bepaalt hoe de gereden afstand waarop het tarief wordt toegepast, moet worden berekend. De door de elektronische registratievoorziening geregistreerde afstand geldt als basis.

De registratie van gereden afstand met gebruik van GNSS-technologie is niet volledig exact. Er moet rekening worden gehouden met een afwijking tussen de effectief gereden en de geregistreerde afstand van maximum 1,5 %. Om te voorkomen dat door deze onnauwkeurigheid de houder van het voertuig meer dan zijn werkelijk gereden kilometers in rekening zou krijgen gebracht, wordt systematisch de geregistreerde afstand naar beneden verminderd door het hanteren van een correctiefactor – 1,5 %, waardoor in de praktijk een houder van een voertuig niet teveel betaalt. Op die wijze wordt steeds de maximale afwijking in mindering gebracht in het voordeel van deze houder.

Artikel 7
Tariefmethodologie voor
de kilometerheffing als belasting

Dit artikel bepaalt de wijze waarop het gewest het tarief van de kilometerheffing als belasting bepaalt. De toelichting bij artikel 6 is van overeenkomstige toepassing.

- 3° Une variation en fonction du type de route, pour chaque type de route pour lequel un tarif de plus de 0 centime est appliqué.
- 4° Une variation en fonction de la catégorie à laquelle appartient le véhicule sur la base d'une masse maximale autorisée, telle que prévue dans le présent article.
- 5° Une variation en fonction de la classe d'émission EURO à laquelle appartient le véhicule. L'impact de ce paramètre est à chaque fois limité par l'article 7octies.4, de la directive 1999/62/CE, qui prévoit que la redevance d'infrastructure ne peut jamais être 100 % plus élevée que le même prélèvement imposé à des véhicules équivalents qui satisfont aux normes d'émissions les plus strictes.
- 6° La valeur des trois paramètres précités est, par paramètre, multiplié par un facteur a, b ou c.

Ce paragraphe prévoit ensuite que, dans le cas où F vaut 1, le tarif ne peut jamais être inférieur à zéro centime. Le conseil d'Etat pose la question de savoir si un tarif inférieur à zéro est envisageable. Il est possible que, lorsque les régions déterminent la valeur des différents paramètres dans la formule tarifaire, le résultat de cette formule soit dans certains cas inférieur à zéro. Théoriquement, il s'agirait alors d'un prélèvement négatif dont un utilisateur pourrait essayer de tirer un droit d'être indemnisé, droit qui n'existe toutefois pas. Pour, justement, écarter entièrement ce cas de figure, il est prévu que, dans le cas où F vaut 1, le tarif ne peut jamais être inférieur à zéro centime.

Le paragraphe 4 détermine comment la distance parcourue, sur laquelle le tarif est appliqué, doit être calculée. La distance enregistrée par le dispositif d'enregistrement électronique constitue la base.

L'enregistrement de la distance parcourue au moyen de la technologie GNSS n'est pas tout à fait exact. Il faut tenir compte d'un écart de maximum 1,5 % entre la distance réellement parcourue et la distance enregistrée. Pour éviter qu'à cause de ces inexactitudes, plus de kilomètres que ceux réellement parcourus par le détenteur du véhicule ne soient pris en compte, la distance enregistrée est systématiquement réduite par l'application d'un facteur de correction – 1,5 %, qui permet en pratique au détenteur d'un véhicule de ne pas payer trop. De cette manière, l'écart maximal est toujours réduit en faveur de ce détenteur.

Article 7
Méthodologie de tarification pour
le prélèvement kilométrique en tant qu'impôt

Le présent article détermine la manière dont la région établit le taux du prélèvement kilométrique en tant que taxe. Le commentaire de l'article 6 s'applique *mutatis mutandis*.

Enkel voor de belasting wordt in 7° voorzien in de mogelijkheid om een toeslag voor externe kosten van het gebruik van een voertuig te voorzien. Dit betreft de externe-kostenheffing.

Artikel 8
Tariefwijzigingen

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

Artikel 9
Vrijstellingen

Naar aanleiding van het advies van de Raad van State wordt de procedure voor het verlenen van vrijstellingen als bedoeld in paragraaf 1 verduidelijkt in paragraaf 3. Om redenen van efficiëntie zou Viapass de aanvragen voor vrijstelling van voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven kunnen richten aan het gewest dat zich het dichtst bevindt bij de plaats van inschrijving van het voertuig.

Artikel 10
Afzien van de heffing van het Eurovignet

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

Artikel 11
Uitwisseling van inlichtingen en bijstand bij de invordering van de heffing

Met toepassing van het grondwettelijk territorialiteitsbeginsel wordt de handhaving van de regels van toepassing op de kilometerheffing in principe per gewest, elk voor hun grondgebied, bepaald. Onverminderd dit principe voorziet dit artikel intergewestelijke samenwerking onder de vorm van (i) de uitwisseling van inlichtingen en (ii) bijstand bij de invordering van de kilometerheffing. Deze regeling is opgesteld naar analogie met interstatelijke regelingen inzake de uitwisseling van inlichtingen en wederzijdse rechts-hulp.

Deze bijstand betekent concreet dat gewest A op verzoek van gewest B een voertuig dat betrokken was bij een overtreding op de gewestelijke regelgeving van gewest B kan staande houden. Gewest A neemt, in afwachting van de eigenlijke bestraffing door gewest B, het bedrag van de volgens de regelgeving van gewest B toepasselijke administratieve geldboete en de eventueel verschuldigde kilometerheffing in consignatie, in naam en voor rekening van gewest B. Deze consignatie heeft de functie van waarborg voor de betaling van de door de houder van het voertuig aan gewest B verschuldigde bedragen.

Ce n'est que pour l'impôt que le point 7° prévoit la possibilité d'instaurer un supplément pour les coûts externes de l'utilisation d'un véhicule. Cela concerne la redevance pour coûts externes.

Article 8
Modifications du tarif

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 9
Exonérations

En conséquence de l'avis du Conseil d'Etat, la procédure pour l'octroi d'exonérations visées au paragraphe premier a été clarifiée dans le paragraphe 3. Pour des raisons d'efficacité, Viapass pourrait transmettre les demandes d'exonération des véhicules qui sont inscrits à l'étranger à la région qui est la plus proche de l'endroit où le véhicule est inscrit.

Article 10
La renonciation à la perception de l'Eurovignette

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 11
Echange de renseignements et assistance concernant le recouvrement du prélèvement

En application du principe constitutionnel de territorialité, le contrôle des règles applicables au prélèvement kilométrique est, en principe, déterminé par région, chacune pour son territoire. Nonobstant ce principe, cet article prévoit une coopération interrégionale sous la forme (i) d'un échange d'informations et (ii) d'assistance pour le recouvrement du prélèvement kilométrique. Cette réglementation est établie par analogie avec les arrangements internationaux relatifs à l'échange de renseignements et à l'assistance juridique mutuelle.

Concrètement, cette assistance signifie que la région A peut, à la demande de la région B, mettre à l'arrêt un véhicule impliqué dans une violation de la réglementation de la région B. La région A prend en consignation, en attendant la sanction de la région B, le montant de l'amende administrative applicable en vertu de la législation de la région B et le prélèvement kilométrique éventuellement dû, au nom et pour le compte de la région B. Cette consignation a pour fonction de garantir le paiement des sommes dues par le détenteur du véhicule de la région B.

*Artikel 12**Storten van de opbrengst van de kilometerheffing*

Dit artikel regelt de toewijzing van de opbrengst van de kilometerheffing volgens het lokalisatieprincipe : de kilometerheffing is verschuldigd aan een gewest naarmate de afstand in dat gewest is afgelegd.

Omwille van de finaliteit van de geïnde bedragen van de kilometerheffing, namelijk de vergoeding voor de gebruikte infrastructuur en de opgelopen externe kosten, is het voor de dienstverlener onmogelijk om een zekerheid te vestigen op deze bedragen.

*Artikel 13**Doorstorten van de opbrengst van de kilometerheffing in de vorm van een forfaitair bedrag en de administratieve geldboeten*

Paragraaf 1 regelt de verdeling onder de gewesten van de opbrengst van de kilometerheffing als forfaitair bedrag. Aangezien het forfait een gebruiksrecht verleent voor alle heffingsplichtige wegen in de drie gewesten is lokalisatie in één gewest niet wenselijk. De opbrengst wordt volgens de in artikel 14 gebruikte verdeelsleutel verdeeld.

Paragraaf 2 bepaalt dat de opbrengst van administratieve geldboetes altijd toekomt aan het gewest dat de administratieve geldboete heeft opgelegd en geïnd. In geval gewest A op vraag van gewest B een voertuig staande houdt, en eventueel het bedrag van een administratieve geldboete in consignatie neemt, dan is het niet gewest A dat de boete oplegt en int. Dit gebeurt uiteindelijk door gewest B.

*Artikel 14**Bijdrage van de gewesten in de aan de Single Service Provider verschuldigde beschikbaarheidsvergoeding, de eventuele mijlpaalvergoeding en in de gewestspecifieke kosten voor handhavingsvoertuigen en -personeel*

In het kader van de DBFMO-overeenkomst tussen Viapass en de Single Service Provider zal Viapass de Single Service Provider een beschikbaarheidsvergoeding, met inbegrip van een eventuele mijlpaalvergoeding, verschuldigd zijn. Viapass kan deze vergoedingen terugvorderen van de drie gewesten, op basis van de in paragraaf 1 bedoelde verdeelsleutel. De gewesten kunnen er ook voor kiezen om de Single Service Provider rechtstreeks te betalen, zonder dat dit een rechtstreeks vorderingsrecht van de Single Service Provider op de gewesten doet ontstaan.

De gewesten kunnen met hun concessiehouders overeen komen dat deze laatsten een deel van de beschikbaarheids-

*Article 12**Versement des recettes du prélèvement kilométrique*

La présente disposition règle l'attribution des recettes du prélèvement kilométrique selon le principe de la localisation : le prélèvement kilométrique est dû à une région selon que distance qui a été parcourue dans cette région.

En raison de la finalité des montants perçus du prélèvement kilométrique, à savoir la compensation pour l'infrastructure utilisée et les coûts externes engagés, il est impossible pour le prestataire de services de constituer une garantie sur ces montants.

*Article 13**Le transfert des recettes du prélèvement kilométrique sous forme d'un montant forfaitaire et les amendes administratives*

Le paragraphe 1^{er} règle la répartition entre les régions des recettes du prélèvement kilométrique en tant que montant forfaitaire. Etant donné que le forfait octroie un droit d'usage pour toutes les routes soumises à prélèvement dans les trois régions, la localisation dans une seule région n'est pas souhaitable. Les recettes sont partagées selon la clé de répartition fixée à l'article 14.

Le paragraphe 2 prévoit que les recettes des amendes administratives reviennent toujours à la région qui a imposé et perçu l'amende administrative. Dans le cas où la région A met à l'arrêt un véhicule, à la demande de la région B, et consigne éventuellement le montant de l'amende administrative, alors ce n'est pas la région A qui impose et perçoit l'amende. Cela revient finalement à la région B.

*Article 14**La contribution des régions à l'indemnité de mise à disposition due au Single Service Provider, à l'éventuel paiement d'étape et aux coûts régionaux spécifiques pour les véhicules et le personnel de contrôle*

Dans le cadre du contrat DBFMO entre Viapass et le Single Service Provider, Viapass sera redevable d'une l'indemnité de mise à disposition, y compris l'éventuel paiement d'étape. Viapass peut récupérer ces indemnités des trois régions sur la base de la clé de répartition fixée au paragraphe 1^{er}. Les régions peuvent également choisir de payer directement le Single Service Provider, sans que cela ne fasse naître pour Viapass un droit de recouvrement auprès des régions.

Les régions peuvent convenir avec leurs concessionnaires que ces derniers assument eux-mêmes une partie de

vergoeding op zich nemen. Deze afspraken laten de intergewestelijke verdeelsleutel in dit artikel onverlet.

Indien de gewesten de Single Service Provider rechtstreeks betalen, dan blijft ten aanzien van de Single Service Provider altijd de in paragraaf 1 opgenomen verdeelsleutel gelden. Dergelijke stabiliteit ten aanzien van de Single Service Provider is vereist opdat deze zijn kredietrisico voor de gehele duur van de overheidsopdracht kan inschatten. De verdeelsleutel kan tussen de gewesten onderling wel worden gewijzigd, en het verschil met de betalingen aan de Single Service Provider kan onderling worden verrekend.

Artikel 15

Doorbetalingsverplichting

Ieder gewest heeft een doorbetalingsverbintenis van de door Viapass aan de Single Service Provider verschuldigde bedragen, op het ogenblik dat Viapass de betaling ervan niet meer kan verzorgen. Deze doorbetalingsverbintenis is beperkt tot de bedragen of het restant van de bedragen dat niet betaald werd en waarvoor het betrokken gewest op basis van artikel 14 verantwoordelijk is. Dit betekent concreet dat gewest A onder haar doorbetalingsverbintenis nooit gehouden is om door gewest B verschuldigde bedragen te betalen.

Artikel 16

Aanrekenen van de boetes en kortingen in toepassing van de DBFMO-overeenkomst

Dit artikel regelt de wijze waarop het voordeel van binnen de DBFMO-overeenkomst aan de Single Service Provider opgelegde boeten evenals de kortingen op zijn beschikbaarheidsvergoedingen onder de gewesten worden verdeeld. De compensatie voor lokaliseerbare tekortkomingen van de Single Service Provider, bijvoorbeeld een defect observatiesysteem langs de weg, komt toe aan het gewest waarin de tekortkoming zich voordoet. Indien dergelijke lokalisatie onmogelijk is, bijvoorbeeld een defect over het grondgebied van het gehele land, dan wordt de compensatie verdeeld volgens de in artikel 14 opgenomen verdeelsleutel.

Artikel 17

Aanrekenen van bonussen

Ook het aanrekenen van bonussen voor prestaties boven de in de DBFMO vastgestelde prestatienorm gebeurt volgens het lokalisatieprincipe, voor zover de prestatie lokaliseerbaar is in één gewest. In het andere geval geldt de in artikel 14 opgenomen verdeelsleutel.

l'indemnité de mise à disposition. Ces accords n'affectent pas la clé de répartition interrégionale fixée dans le présent article.

Si les régions payent directement le Single Service Provider, alors la clé de répartition reprise au paragraphe 1^{er} continue de valoir à l'égard du Single Service Provider. Une telle stabilité envers le Single Service Provider est nécessaire pour lui permettre d'apprécier pour toute la durée du marché public son risque de crédit. La clé de répartition peut être modifiée par les régions mutuellement et la différence des paiements au Single Service Provider peut être réglée entre elles.

Article 15

Obligation de continuation de paiement

Chaque région a l'obligation de continuer à payer les montants dus par Viapass au Single Service Provider, lorsque Viapass n'est plus en mesure d'assurer ce paiement. Cette obligation de continuation de paiement est limitée aux montants ou aux montants restants qui n'ont pu être payés et pour lesquels la région concernée est, en vertu de l'article 14, responsable. Cela signifie concrètement que la région A n'est jamais tenue, en vertu de son obligation de continuation de paiement, de payer les montants dus par la région B.

Article 16

Imputation des amendes et des réductions en application du contrat DBFMO

La présente disposition règle la manière dont s'effectue le partage entre les régions des bénéfices des amendes imposées au Single Service Provider sur base du contrat DBFMO ainsi que les réductions sur l'indemnité de mise à disposition. L'indemnisation pour les fautes localisables du Single Service Provider, par exemple en cas de système d'observation défectueux le long de la route, revient à la région dans laquelle la faute a eu lieu. Si une telle localisation n'est pas possible, par exemple en cas de manquement sur le territoire de l'ensemble du pays, alors l'indemnisation est partagée selon la clé de répartition fixée à l'article 14.

Article 17

Imputation des bonus

La répartition des bonus pour des prestations supérieures à la norme de prestation fixée dans le DBFMO s'effectue également selon le principe de la localisation, pour autant que la prestation soit localisable dans une seule région. Dans le cas contraire, la clé de répartition fixée à l'article 14 est applicable.

De aanrekening van de bonussen volgens het lokalisatie-principe betreft enkel de onderlinge verrekening tussen de gewesten. Bij rechtstreekse betaling door de gewesten aan de Single Service Provider gebeurt de aanrekening volgens de verdeelsleutel die is opgenomen in artikel 14.

HOOFDSTUK III
De oprichting van een publiekrechtelijk
vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband,
genaamd Viapass

AFDELING 1
Oprichting van Viapass

Artikel 18

Oprichting, rechtsvorm en maatschappelijk kapitaal

Het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest richten bij samenwerkingsakkoord een gemeenschappelijke instelling op zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Deze instelling heet « Viapass ».

De beginselen van haar structuur en werking worden bepaald in het samenwerkingsakkoord. De statuten van Viapass werken de bepalingen van het samenwerkingsakkoord verder uit.

Paragraaf 4 bepaalt dat enkel de gewesten lid zijn van Viapass. Dit is in overeenstemming met artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, die enkel de gezamenlijke oprichting van gemeenschappelijke diensten en instellingen door de Staat, de gemeenschappen en de gewesten voorziet.

Viapass neemt de vorm aan van een publiekrechtelijke vereniging opgericht door de gewesten die hebben besloten zich te verenigen in één gemeenschappelijke instelling.

De gewestregeringen en de raad van bestuur van Viapass zien er op toe dat Viapass op efficiënte wijze in de intergewestelijke meertalige context kan functioneren.

Paragraaf 1, tweede lid werd gewijzigd naar aanleiding van het advies van de Raad van State. Nu is duidelijk dat de Raad van Bestuur de wijzigingen aan de statuten aanneemt, en niet louter doorvoert.

Volgens de Raad van State zouden de paragrafen 2 en 3 van dit artikel betrekking hebben op materies die krachtens artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 onder de bevoegdheid van de federale overheid vallen, namelijk het handelsrecht en het vennootschapsrecht. De betrokken paragrafen stellen (i) dat de verbintenissen van Viapass geen handelskarakter hebben en haar daden geen daden van koophandel zijn, en (ii)

La répartition des bonus selon le principe de localisation concerne seulement la compensation mutuelle entre régions. En cas de paiement direct par la région au Single Service Provider, la répartition s'effectue selon la clé de répartition énoncée à l'article 14.

CHAPITRE III
La constitution d'une
Partenariat interrégional de droit public,
appelé Viapass

SECTION 1
Constitution de Viapass

Article 18

Constitution, forme juridique et capital social

La Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale constituent par un accord de coopération une institution commune, telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Cette institution est dénommée « Viapass ».

Les principes concernant sa structure et son fonctionnement sont déterminés dans l'accord de coopération. Les statuts de Viapass développent encore les dispositions de l'accord de coopération.

Le paragraphe 4 prévoit que seules les régions sont membres de Viapass. Ceci est conforme à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 qui prévoit seulement la constitution conjointe des services et institutions communs à l'Etat fédéral, aux communautés et aux régions.

Viapass prend la forme d'une association interrégionale de droit public, établie par les régions qui ont décidé de se réunir dans une institution commune.

Les gouvernements des régions et le conseil d'administration de Viapass veillent à ce que Viapass fonctionne de manière efficace dans un contexte interrégional multilingue.

Le paragraphe 1^{er}, deuxième alinéa, a été modifié suite à l'avis du Conseil d'Etat. A présent, il est clair que le conseil d'administration adopte les modifications, et qu'il ne les met pas simplement en œuvre.

Selon le Conseil d'Etat, les paragraphes 2 et 3 de cet article ont trait à des matières qui, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 5, 5°, de la loi spéciale du 8 août 1980, relèvent de la compétence de l'autorité fédérale, à savoir le droit commercial et le droit des sociétés. Les paragraphes concernés prévoient (i) que les engagements de Viapass ne revêtent pas un caractère commercial et que ses actes ne sont pas des actes commerciaux et (ii) que Viapass n'est

dat Viapass niet is onderworpen aan de bepalingen van de wet van 31 januari 2009 betreffende de continuïteit van de ondernemingen, noch aan die van de faillissementswet van 8 augustus 1997. Volgens de Raad van State zou de regeling in het Samenwerkingsakkoord een gebruik van de impliciete bevoegdheden (artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) vereisen.

De visie van de Raad van State wordt niet gevolgd. Gewestelijke wetgevers hebben reeds in het verleden dergelijke bepalingen voorzien in de regelgeving over publieke rechtspersonen. Voorbeelden zijn (i) het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht, (ii) het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Scheepvaart, en (iii) het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen. Het is gebruikelijk, om deze bepalingen voor publiekrechtelijke instellingen te voorzien, omwille van de noodzakelijke continuïteit van de openbare dienst. Er wordt geen reden gezien om van deze precedentes af te wijken. Overeenkomstig de jurisprudentie van het Grondwettelijk Hof in zijn arrest nr. 105/2000 van 25 oktober 2000 kunnen de gewesten in het kader van hun bevoegdheid volgens artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 die bepalingen aanduiden in de federale wetgeving die onverenigbaar worden geacht met het publiekrechtelijk statuut van de organisatie waaraan zij vorm geven. Een gebruik van de impliciete bevoegdheden is dan ook niet nodig.

Zelfs indien men toch moet gebruik maken van de impliciete bevoegdheden die aan de gewesten zijn toegewezen, dan nog zijn de toepassingsvoorwaarden voldaan. De bepalingen zijn noodzakelijk voor de uitoefening van de aangewende gewestbevoegdheden. Viapass speelt een cruciale rol in de stabiliteit van het kilometerheffingssysteem, onder andere (i) als aanbestedende overheid voor de Single Service Provider, met inbegrip van de dagelijkse controle op de uitvoering van de opdracht van deze laatste, en (ii) omwille van haar taken in het kader van de EETS-regelgeving. De continuïteit van deze diensten moet dan ook worden verzekerd. Deze aangelegenheid leent zich tot een gedifferentieerde regeling, aangezien de federale overheid andere regels kan aannemen voor de rechtspersonen die zij opricht. Tenslotte is de weerslag op de federale bevoegdheid tot regeling van het vennootschapsrecht en het handelsrecht marginaal. De betrokken bepalingen hebben immers enkel betrekking op één rechtspersoon, en zij voeren geen algemene regeling in die afwijkt van het vennootschapsrecht of het handelsrecht.

pas soumis aux dispositions de la loi du 31 janvier 2009 sur la continuité des entreprises, ni à celles de la loi du 8 août 1997 sur les faillites. Selon le Conseil d'Etat, la réglementation prévue dans l'Accord de coopération nécessiterait un recours aux pouvoirs implicites (article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980).

L'approche du Conseil d'Etat n'est pas suivie. Les législateurs régionaux ont déjà, dans le passé, prévu de telles dispositions dans les réglementations relatives aux personnes morales de droit public. A titre d'exemple, il y existe : (i) le décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public « Waterwegen en Zeekanaal » (Voies navigables et Canal maritime), société anonyme de droit public, (ii) le décret du 2 avril 2004 portant transformation du « Dienst voor de Scheepvaart » (Office de la Navigation) en agence autonomisée externe de droit public, dénommée « De Scheepvaart » et (iii) le décret du 10 juillet 2008 relatif à la gestion et à l'exploitation des aéroports régionaux d'Ostende-Bruges, Courtrai-Wevelgem et Anvers. Il est courant de prévoir de telles dispositions pour les institutions de droit public, en raison de la continuité du service public. Il n'y a pas de raison de déroger à ces précédents. Conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle dans son arrêt n° 105/2000 du 25 octobre 2000, les régions peuvent, dans le cadre de leurs compétences prévues à l'article 9 de la loi spéciale du 8 août 1980 indiquer les dispositions de la législation fédérale qu'elles jugent incompatibles avec le statut public des organismes qu'elles créent. Un recours aux pouvoirs implicites n'est donc pas nécessaire.

Même si l'on considère qu'il doit quand même être fait recours aux pouvoirs implicites qui sont octroyés aux régions, force est de constater que les conditions d'application sont réunies. Les dispositions sont nécessaires pour l'exercice de compétences régionales habituelles. Viapass joue un rôle crucial dans le système de prélèvement kilométrique, notamment (i) en tant que pouvoir adjudicateur pour le Single Service Provider, en ce compris le suivi quotidien de la mise en œuvre de la mission de ce dernier, et (ii) en raison de ses engagements en vertu de la réglementation EETS. La continuité de ces services doit donc être aussi assurée. Cette matière se prête à un régime différencié dès lors que l'autorité fédérale peut adopter d'autres règles pour les personnes morales qu'il constitue. Finalement, la compétence fédérale de régler le droit des sociétés et le droit commercial n'est que marginalement impactée. Les dispositions en question ne concernent en outre qu'une seule personne morale, et elles ne dérogent pas de manière générale au droit des sociétés ou au droit commercial.

*Artikel 19**Maatschappelijk doel, taken en bevoegdheden*

De eerste paragraaf van dit artikel definieert op een meer generieke wijze het maatschappelijk doel van Viapass.

De tweede paragraaf betreft specifiek de taak om, door middel van een overheidsopdracht, een DBFMO-overeenkomst te sluiten met een Single Service Provider.

De derde paragraaf geeft een uitgebreide opsomming van de taken van de Viapass. Het betreft onder andere taken (i) in haar relatie tot de Single Service Provider, (ii) in relatie tot andere dienstverleners, en (iii) in het kader van EETS.

*Artikel 20**Adviesverlening door Viapass*

Dit artikel vereist geen verdere toelichting.

*Artikel 21**Bijkomende taken*

In navolging van het advies van de Raad van State werd de delegatie aan de gewestregeringen om de taken van Viapass te wijzigen geschrapt. Volgens de Raad van State is het aanbrengen van wijzigingen aan een Samenwerkingsakkoord waaraan de desbetreffende parlementen hun instemming hebben verleend door middel van een besluit van de regering, immers strijdig met de hiërarchie der rechtsnormen.

Artikel 21 bevat verder een delegatie aan de gewestregeringen om de taken van Viapass aan te vullen. De Raad van State heeft gewezen op het legaliteitsbeginsel inzake de oprichting van de publiekrechtelijke rechtspersonen, vervat in artikel 9, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Dit vereist dat de grenzen van de in artikel 21 toegekende delegatie aan de gewestregeringen om de taken van Viapass aan te vullen wordt gepreciseerd. De bepaling werd aangevuld met de toevoeging dat deze bijkomende taken dienen te kaderen binnen het maatschappelijk doel van Viapass, zoals omschreven in artikel 19, § 1, van het Samenwerkingsakkoord. Dergelijke toevoeging is een voldoende precisering van deze bijkomende taken. Volgens het Grondwettelijk Hof, in zijn arrest 75/2001 van 31 mei 2001, verplicht het voormelde legaliteitsbeginsel de gewestelijke wetgever enkel de basisregels van de oprichting, samenstelling, bevoegdheid, werking en toezicht van de bedoelde instellingen te regelen. Het is de gewestelijke wetgever evenwel toegestaan om de nadere uitwerking van die basisregels aan de uitvoerende macht over te laten. In het betrokken arrest werd de delegatie aan de Vlaamse regering om de (door het decreet summier omschreven) maatschappelijke opdracht van de Vlaamse Vervoersmaatschappij nader te omschrijven in overeenstemming geacht

*Article 19**Objet social, missions et compétences*

Le premier paragraphe de cet article définit, de façon plus générique, l'objet social de Viapass.

Le deuxième paragraphe concerne spécifiquement la mission de conclure un contrat DBFMO avec un Single Service Provider, par le biais d'un marché public.

Le troisième paragraphe contient une énumération étendue des missions de Viapass. Il s'agit notamment de missions (i) en relation avec le Single Service Provider, (ii) en relation avec d'autres prestataires de services, et (iii) effectuées dans le cadre du SET.

*Article 20**Compétence d'avis de Viapass*

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

*Article 21**Missions supplémentaires*

Suite à l'avis du Conseil d'Etat la délégation aux gouvernements des régions du pouvoir de modifier les tâches de Viapass a été supprimée. Selon le Conseil d'Etat appor-ter des modifications à un Accord de coopération approuvé par les parlements concernés au moyen d'un arrêté du gouvernement viole la hiérarchie des normes.

L'article 21 contient ensuite une délégation aux gouvernements des régions qui leur octroie la compétence de compléter les tâches de Viapass. Le Conseil d'Etat s'est référé au principe de légalité concernant la création des personnes de droit public, contenu dans l'article 9, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980. Cela exige que les limites de la délégation aux gouvernements des régions de la compétence de compléter les tâches de Viapass prévue à l'article 19 doivent être précisées. La disposition est complétée par la précision que ces tâches complémentaires doivent relever de l'objet social de Viapass, tel que décrit à l'article 17, § 1^{er}, de l'Accord de coopération. Un tel ajout constitue une précision suffisante de ces tâches supplémentaires. Selon la Cour constitutionnelle, dans son arrêt 75/2001 du 31 mai 2001, le principe de légalité précité oblige le législateur régional à fixer uniquement les règles de base relatives à la création, la composition, la compétence, le fonctionnement et le contrôle des institutions en question. Il est toutefois permis au législateur régional de confier l'affinement de ces règles de base au pouvoir exécutif. Dans l'arrêt précité la délégation au Gouvernement flamand de l'habilitation de fixer l'objet social (que le décret avait décrit de façon sommaire) de la Vlaamse Vervoersmaatschappij a été jugée conforme au principe de légalité précité. La modification

met het voormelde legaliteitsbeginsel. De aanpassing aan artikel 21 past de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof toe, door aan de gewestregeringen toe te laten de taken van Viapass uit te breiden binnen de perken van het maatschappelijk doel van Viapass, dat door het Samenwerkingsakkoord wordt omschreven.

AFDELING 3

Organen, samenstelling en werking

Artikel 22

Organen

Dit artikel vereist geen verdere toelichting.

Artikel 23

Samenstelling van de raad van bestuur

De leden van de raad van bestuur vormen delegaties, per gewest waarvan de regering hen heeft aangeduid. Iedere delegatie beschikt over één stem. Er wordt voor gekozen om de besluitvorming binnen de raad van bestuur bij consensus te laten plaatsvinden. Dergelijke regel is opportuun omwille van de intergewestelijke dimensie van het kilometerheffingssysteem en de aanstelling van één Single Service Provider voor het gehele heffingsplichtige wegennet. Voor een optimale werking van het kilometerheffingssysteem is een door elk gewest ondersteund beleid van Viapass vereist. Met deze regeling wordt aangesloten bij de bestaande regeling van het interregionaal politiek coördinatieplatform, zoals bepaald in de Samenvoegingsovereenkomst dd. die de samenwerking tussen de gewesten in het kader van het project kilometerheffing reeds regelt.

Paragraaf 2 voorziet dat de leden van de raad van bestuur, per gewest, worden aangeduid door de betrokken gewestregering. Hun mandaat is hernieuwbaar.

Daarnaast voorziet paragraaf 2 de mogelijkheid voor de gewesten om één van zijn concessiehouders tot bestuurder van Viapass te benoemen. Analoot met artikel 61, § 2, van het Wetboek van vennootschappen duidt deze concessiehouder een vaste vertegenwoordiger aan, die belast wordt met de uitvoering van de bestuursopdracht in naam en voor rekening van de concessiehouder. Ook de aansprakelijkheidsregeling wordt overgenomen uit de voormelde bepaling van het Wetboek van vennootschappen.

Paragraaf 3 voorziet dat ten hoogste twee derden van de leden van de Raad van Bestuur van hetzelfde geslacht mag zijn, in overeenstemming met de regelgeving in de drie gewesten met betrekking tot gendergelijkheid. Om aan deze voorwaarde te voldoen is het nodig dat de gewesten onderling overleggen, in voorkomend geval met de concessiehouder, vooraleer tot benoeming wordt overgegaan.

de l'article 19 applique la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, en habilitant les gouvernements des régions à compléter les tâches de Viapass dans les limites de l'objet social, lequel est défini dans l'Accord de coopération.

SECTION 3

Organes, composition et fonctionnement

Article 22

Organes

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 23

Composition du conseil d'administration

Les membres du conseil d'administration sont désignés par les gouvernements régionaux et forment des délégations par région. Chaque délégation dispose d'une voix. Il a été choisi d'appliquer le consensus dans la procédure décisionnelle du conseil d'administration. Une telle règle est opportune au regard de la dimension interrégionale du système de prélèvement kilométrique et de la désignation d'un seul Single Service Provider pour la totalité du réseau routier soumis à prélèvement. Pour un fonctionnement optimal du système de prélèvement kilométrique, il est nécessaire que la politique de Viapass soit soutenue par toutes les régions. Cet arrangement s'inscrit dans la continuité de l'arrangement existant du groupe politique de coordination interrégionale, comme prévu dans la convention de marché conjoint qui règle déjà la coopération entre les régions dans le cadre du projet de prélèvement kilométrique.

Le deuxième paragraphe prévoit, sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, qu'un administrateur puisse toujours être révoqué par la région qui l'a désigné.

En outre, ce paragraphe offre la possibilité aux régions de désigner un de ses concessionnaires comme administrateur de Viapass. De façon analogue à l'article 61, § 2, du code des sociétés, ce concessionnaire désigne un représentant permanent, qui est chargé de l'accomplissement des tâches d'administrateur au nom et pour le compte du concessionnaire. En outre, les règles de responsabilité (civile) découlent de la disposition susmentionnée du code de sociétés.

Le troisième paragraphe prévoit qu'au maximum deux tiers des membres du Conseil d'Administration peuvent être du même sexe, conformément à la réglementation des trois régions concernant l'égalité des sexes. En vue de réaliser cette condition, il est nécessaire que les régions se concertent, le cas échéant avec le concessionnaire, avant qu'il ne soit procédé à une nomination.

Paragraaf 4 voorziet dat de duur van het mandaat van de leden van de raad van bestuur gelijkloopt met de duur van een legislatuur op gewestelijk niveau. Dit vermijdt dat er conflicten optreden tussen Viapass en de gewesten als tolheffende instanties. Met het oog op de continuïteit is evenwel voorzien dat de leden hun mandaat waarnemen tot het ogenblik van hun vervanging.

Paragraaf 5 voorziet in de stemverhouding, in die zin dat elk gewest over één stem beschikt in de raad van bestuur, ongeacht het aantal bestuurders dat zij heeft aangeduid.

*Artikel 24
Onverenigbaarheden*

Dit artikel bepaalt de onverenigbaarheden voor de leden van de raad van bestuur. Naast de gebruikelijke onverenigbaarheden voor politieke mandaten is het mandaat van bestuurder ook onverenigbaar met de hoedanigheid van bestuursorgaan, lid van een bestuursorgaan of personeelslid van een dienstverlener of een onderaannemer van een dienstverlener. Op die manier wordt de onafhankelijkheid ten aanzien van de private sector van de elektronische tolheffing gegarandeerd.

*Artikel 25
Bevoegdheden van de raad van bestuur*

De raad van bestuur is het strategisch orgaan van Viapass dat het beleid van Viapass bepaalt en over de volheid van bevoegdheid beschikt.

*Artikel 26
Directiecomité*

Dit artikel vereist geen verdere toelichting.

*Artikel 27
Bevoegdheden van het Directiecomité*

Het directiecomité is verantwoordelijk voor het beheer van de activiteiten van Viapass en de uitvoering van het beleid van Viapass, zoals bepaald door de raad van bestuur.

*Artikel 28
De administrateur-generaal*

De bevoegdheden van de administrateur-generaal beperken zich tot de dagelijkse leiding en de aansturing van het personeel en tot de uitvoering van de van de beslissingen van het Directiecomité, in zoverre deze nog uitvoering be-

Le quatrième paragraphe prévoit que la durée du mandat des membres du Conseil d'Administration corresponde à la durée d'une législature au niveau régional. De cette façon, on évite des conflits entre Viapass et les Régions en tant que percepteurs de péage. Toutefois, afin de garantir la continuité, il est prévu que les membres continuent à exercer leur mandat jusqu'à leur remplacement par le gouvernement régional concerné.

Le cinquième paragraphe prévoit le rapport de vote, dans le sens que chaque région dispose d'une voix dans le Conseil d'Administration, indifféremment le nombre des administrateurs qu'elle a désigné.

*Article 24
Incompatibilités*

Cet article prévoit les incompatibilités pour les membres du conseil d'administration. A côté des incompatibilités habituelles pour des mandats politiques, le mandat d'administrateur est également incompatible avec la qualité d'organe d'administration, de membre d'un organe d'administration ou de membre du personnel d'un prestataire de services ou d'un sous-traitant d'un prestataire de services. De cette façon, l'indépendance à l'égard du secteur privé de la perception du péage électronique est garantie.

*Article 25
Compétences du conseil d'administration*

Le conseil d'administration est l'organe stratégique de Viapass, qui détermine la politique de Viapass et jouit d'une plénitude de compétences.

*Article 26
Comité de direction*

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

*Article 27
Compétences du Comité de direction*

Le Comité de direction est responsable de la gestion des activités de Viapass et de l'exécution de la politique de Viapass, telle que déterminée par le conseil d'administration.

*Article 28
L'administrateur général*

Les compétences de l'administrateur général sont limitées à la direction journalière de Viapass, à la gestion du personnel et à la mise en œuvre des décisions du conseil d'administration, pour autant que celles-ci requièrent une

hoeven. Zoals hierboven reeds vermeld, is de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur de exclusieve taak van het directiecomité zelf.

AFDELING 4

Personeel

Artikel 29

Personeel

Viapass kan voor de uitvoering van haar opdracht beschikken over personeelsleden die door een arbeidsovereenkomst met Viapass zijn verbonden. Het is ook mogelijk voor de drie gewesten om personeelsleden van hun administraties ter beschikking te stellen aan Viapass, of hiertoe verlof voor opdracht te geven. Omdat inmiddels kennis en ervaring is opgebouwd binnen het Project Management Office, dat de drie gewesten hebben geïnstalleerd tot begeleiding van de consultancy-opdracht die moet leiden tot een implementatie van de gemeenschappelijk te nemen maatregelen, komen de personen die deel uitmaken van deze Project Management Office bij voorkeur in aanmerking om Viapass te vervoegen.

Artikel 30

Personeels- en taalkader

Dit artikel vereist geen verdere toelichting.

AFDELING 5

Boekhouding, budgettair toezicht en controle van de rekeningen

Artikel 31

Boekhouding

Dit artikel vereist geen verdere toelichting.

Artikel 32

Budgettair toezicht en controle van de rekeningen

In navolging van het advies van de Raad van State werd de dubbele controle op de jaarrekeningen, door (i) een college van revisoren, en (ii) het Rekenhof, aangepast tot een controle louter door het Rekenhof, zoals voorzien in de bestaande regeling terzake, op basis artikel 50 van de bijzondere financieringswet van 16 januari 1989. Dit artikel 50 vindt uitvoering in de wet van 16 mei 2003 tot vaststelling van de algemene bepalingen die gelden voor de begrotingen, de controle op de subsidies en voor de boekhouding van de gemeenschappen en de gewesten, alsook voor de organisatie van de controle door het Rekenhof.

exécution. Comme mentionné ci-dessus, l'exécution des décisions du conseil d'administration constitue la tâche exclusive du Comité de direction.

SECTION 4

Personnel

Article 29

Personnel

Viapass peut disposer de membres du personnel qui sont rattachés à Viapass par des contrats de travail. Il est également possible pour les trois régions de mettre des membres de leur personnel à disposition de ou en congé pour mission auprès de Viapass. Comme entre-temps le Project Management Office, mis en place pour assister la mission de consultance qui doit aboutir à l'implémentation des mesures communes à prendre, a accumulé de l'expertise et de l'expérience, les personnes membres de du Project Management Office sont de préférence à prendre en considération pour joindre Viapass.

Article 30

Personnel – cadre linguistique

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

SECTION 5

Comptabilité, contrôle budgétaire et contrôle des comptes

Article 31

Comptabilité

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 32

Contrôle budgétaire et contrôle des comptes

En conséquence de l'avis du Conseil d'Etat, le double contrôle sur les comptes annuels par (i) un collège de réviseurs et (ii) la Cour des comptes a été adapté au seul contrôle de la Cour des comptes, comme prévu dans la réglementation existante, conformément à l'article 50 de la loi spéciale de financement. Cet article 50 trouve une application dans la loi du 16 mai 2003 fixant les dispositions générales applicables aux budgets, au contrôle des subventions et à la comptabilité des communautés et des régions, ainsi qu'à l'organisation du contrôle de la Cour des comptes.

Door de voormelde aanpassing zijn de overige opmerkingen van de Raad van State op dit artikel zonder voorwerp.

AFDELING 6

Toezicht

Artikel 33

Regeringscommissarissen

Viapass is onderworpen aan het toezicht van de drie gewestregeringen. Dit toezicht wordt uitgeoefend door een college van drie regeringscommissarissen. Iedere gewestregering duidt één lid van dit college aan.

Artikel 34

Beroep met schorsende werking

De regeringscommissarissen kunnen een vernietigingsberoep instellen bij de gewestregering die hen heeft aangesteld, na een unanieme beslissing van het college. Dit beroep heeft een schorsende werking. De meest gereede gewestregering kan hierna de beslissing van Viapass vernietigen, maar enkel na eensluidend advies van de overige twee gewestregeringen.

Ook indien er geen unanieme beslissing van het college van regeringscommissarissen is, kunnen één of meerdere regeringscommissarissen een beroep instellen bij de gewestregering die hen heeft benoemd. Hiervoor is een eensluidende beslissing van de overige gewestregeringen vereist. Het verschil met het collegiale beroep bestaat erin dat de termijn voor de gewestregering om te vernietigen vijftienveertig dagen te rekenen vanaf de betrokken beslissing van Viapass betreft, in plaats van dertig dagen. Ten slotte kan een gewestregering rechtstreeks, dat wil zeggen ook bij gebrek aan schorsing door één of meerdere regeringscommissarissen, deze procedure tot vernietiging van een beslissing aanvatten.

Artikel 35

Jaarlijks activiteitenverslag

Dit artikel vereist geen verdere toelichting.

AFDELING 6

De financiering, het budget en de rekeningen

Artikel 36

Het budget van Viapass wordt jaarlijks vastgesteld, en bestaat uit twee onderdelen. Ten eerste bevat het budget een bedrag van maximum 1.954.909 euro voor alle kosten van

Suite aux adaptations précitées, les autres remarques du Conseil d'Etat sont devenues sans objet.

SECTION 6

Contrôle

Article 33

Commissaires de gouvernement

Viapass est soumis au contrôle des trois gouvernements de régions. Ce contrôle est exercé par un collège de trois commissaires de gouvernement. Chaque gouvernement régional désigne un membre de ce collège.

Article 34

Recours avec effet suspensif

Les commissaires de gouvernement peuvent introduire un recours en annulation auprès du gouvernement régional qui les a désignés, après une décision unanime du collège. Ce recours a un effet suspensif. Le gouvernement régional le plus diligent peut annuler la décision de Viapass, mais uniquement après un avis conforme des deux autres gouvernements régionaux.

Même à défaut d'une décision unanime du collège des commissaires de gouvernement, un ou plusieurs commissaires de gouvernement peuvent introduire un recours auprès du gouvernement régional qui les a nommés. Ce gouvernement régional peut alors décider d'annuler la décision concernée. A cet effet, une décision conforme des autres gouvernements régionaux est nécessaire. La différence avec le recours collégial consiste dans le fait que le délai d'annulation dont disposent des gouvernements régionaux est de quarante-cinq jours à compter de la décision de Viapass concernée, au lieu de trente jours. Enfin, un gouvernement régional peut introduire directement, c'est-à-dire également en l'absence de suspension par un ou plusieurs commissaires de gouvernement, cette procédure d'annulation de sa propre initiative.

Article 35

Rapport d'activités annuel

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

SECTION 6

Le financement, le budget et les comptes

Article 36

Le budget de Viapass est établi annuellement et consiste en deux parties. Premièrement, le budget comporte un montant de maximum 1.954.909 euros pour tous les frais de

Viapass buiten de betaling van de bedragen die Viapass in-gevolge de DBFMO-overeenkomst verschuldigd is aan de Single Service Provider. Ten tweede wordt bij de bepaling van de grootte van het budget van Viapass rekening gehouden met deze verplichtingen in het kader van de DBFMO-overeenkomst.

HOOFDSTUK IV Slotbepalingen

Artikel 37

Dit artikel vereist geen verdere toelichting.

Artikel 38

Dit artikel vereist geen verdere toelichting.

Artikel 39

In afwachting van de oprichting van Viapass treedt het Vlaamse Gewest op als gezamenlijke aanbestedende overheid in het kader van de overheidsopdracht tot de aanduiding van een Single Service Provider die zal worden belast met de realisatie van het kilometerheffingssysteem. Dit artikel regelt de overname door Viapass van de rechten en plichten van het Vlaamse Gewest in dit verband. Deze overname gebeurt van zodra de leden van de raad van bestuur van Viapass zijn aangesteld.

Artikel 40

Dit artikel vereist geen verdere toelichting.

Artikel 41

Dit artikel vereist geen verdere toelichting.

Artikel 42

Voor de beslechting van betwistingen bij de uitvoering van het samenwerkingsakkoord wordt een samenwerkingsgerecht in de zin van artikel 92*bis*, §§ 5 en 6, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, opgericht.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Openbare Netheid,

Rudi VERVOORT

Viapass, en dehors des paiements qui sont dus par Viapass au Single Service Provider, conformément à la convention-DBFMO. Deuxièmement, lors de la fixation de la hauteur du budget de Viapass, il est tenu compte de ces obligations dans le cadre du contrat DBFMO.

CHAPITRE IV Disposition finales

Article 37

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 38

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 39

En attendant la constitution de Viapass, la Région flamande agit en tant que pouvoir adjudicataire conjoint dans le cadre du marché public désignant un Single Service Provider qui sera chargé de la réalisation du prélèvement kilométrique. Cet article règle la reprise des droits et des obligations concernés de la région flamande par Viapass. Cette reprise a lieu dès que les membres du conseil d'administration de Viapass sont désignés.

Article 40

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 41

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 42

Pour le règlement de conflits lors de l'exécution de l'accord de coopération, une juridiction dans le sens de l'article 92*bis*, §§ 5 et 6, de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles, sera établie.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites et de la Propreté publique,

Rudi VERVOORT

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
ONDERWORPEN AAN HET ADVIES
VAN DE RAAD VAN STATE**

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met
het Samenwerkingsakkoord van ...
tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende
de invoering van de kilometerheffing op
het grondgebied van de drie Gewesten en
tot oprichting van een publiekrechtelijk
vormgegeven interregionaal Samenwerkingsverband
ViaPass onder de vorm van een
gemeenschappelijke instelling
zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1,
van de bijzondere wet van 8 augustus 1980
tot hervorming der instellingen**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering;

Op voorstel van de Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Openbare Netheid,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Openbare Netheid, is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Instemming wordt betuigd met het Samenwerkingsakkoord van ... tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en tot oprichting van een van een publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal Samenwerkingsverband ViaPass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Artikel 3

Deze ordonnantie treedt in werking op de dag na da goedkeuring van het samenwerkingsakkoord, vermeld in artikel 2, door de wetgevende vergaderingen in de drie Gewesten.

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOUMIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ETAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment à
l'Accord de coopération du ...
entre la Région flamande, la Région wallonne et
la Région de Bruxelles-Capitale relatif à
l'introduction du système de prélèvement
kilométrique sur le territoire
des trois Régions et à la construction
d'un Partenariat interrégional
de droit public ViaPass sous forme
d'une institution commune telle que
visée à l'article 92bis, § 1^{er},
de la loi spéciale du 8 août 1980
de réformes institutionnelles**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites et de la Propreté publique,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites et de la Propreté publique, est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Assentiment est donné à l'Accord de coopération du ... entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la construction d'un Partenariat interrégional de droit public ViaPass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Article 3

La présente ordonnance prend effet le jour suivant l'approbation de l'accord de coopération, mentionné à l'article 2, par les assemblées législatives des trois Régions.

Brussel,

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Openbare Netheid,

Rudi VERVOORT

Bruxelles, le

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites et de la Propreté publique,

Rudi VERVOORT

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, op 23 december 2013, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking, verzocht hem binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot vijftienveertig dagen ⁽¹⁾, een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit « houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van ... tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal Samenwerkingsverband ViaPass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen », heeft het volgende advies (nr. 54.901/VR) gegeven :

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond ⁽²⁾, alsmede op de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

*
* *

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voorontwerp van ordonnantie dat om advies is voorgelegd, strekt ertoe het Brussels Hoofdstedelijk Parlement te laten instemmen met het samenwerkingsakkoord van 2 december 2013 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest « betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen » (hierna : samenwerkingsakkoord).

Artikel 2, eerste lid, van het samenwerkingsakkoord luidt als volgt : « Het Akkoord regelt de samenwerking tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden inzake het beheer van de wegen en hun aanhorigheden en tot bepaling van het juridisch stelsel van de landwegen teneinde ervoor te zorgen dat ieder gewest, elk wat hem betreft, een kilometerheffing invoert (...). ».

VORMVEREISTEN

3. De uitdrukkelijke akkoordbevinding van de Minister van Begroting met betrekking tot het voorliggende voorontwerp komt niet voor in het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd.

Overeenkomstig artikel 6 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2000 « tot regeling van haar werkwijze en tot regeling van de ondertekening van de akten van de Regering », waarnaar artikel 16 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2006 « betreffende de administratieve en begrotings-

(1) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijftienveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85bis.

(2) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder « rechtsgrond » de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, saisi par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté Publique et de la Coopération au développement, le 23 décembre 2013, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, prorogé jusqu'à quarante-cinq jours ⁽¹⁾, sur un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment à l'Accord de coopération du ... entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la construction d'un Partenariat interrégional de droit public ViaPass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles » a donné l'avis (n^o 54.901/VR) suivant :

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique ⁽²⁾ et l'accomplissement des formalités prescrites.

*
* *

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

2. L'avant-projet d'ordonnance soumis pour avis a pour objet de donner l'assentiment du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale à l'accord de coopération du 2 décembre 2013 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale « relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles » (ci-après : l'accord de coopération).

Selon l'article 2, alinéa 1^{er}, de l'accord de coopération, cet accord « régit la coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale dans l'exercice de leurs compétences respectives en matière de gestion des routes et de leurs dépendances et en matière de fixation du régime juridique de la voirie terrestre, en vue d'introduire, chaque région pour ce qui la concerne, un système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois régions ».

FORMALITÉS

3. L'accord formel du Ministre du Budget sur l'avant-projet examiné ne figure pas dans le dossier joint à la demande d'avis.

Conformément à l'article 6 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2000 « portant règlement de son fonctionnement et réglant la signature des actes du Gouvernement », auquel renvoie l'article 16 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2006 « relatif au contrôle administratif et budgétaire

(1) Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85bis.

(2) S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

controle evenals de begrotingsopmaak » verwijst, moet het voorliggende voorontwerp ook aan de Minister van Openbaar Ambt voor akkoordbevinding worden voorgelegd.

De adviesaanvrager moet erop toezien dat deze twee voorafgaande vormvereisten naar behoren worden vervuld.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

4. Het voorontwerp van ordonnantie moet worden voorafgegaan door een indieningsbesluit en worden aangevuld met een memorie van toelichting.

Artikel 2

5. De bepaling moet met de datum van het samenwerkingsakkoord worden aangevuld.

Dezelfde opmerking geldt voor het opschrift van het voorontwerp.

Artikel 3

6. Artikel 3 van het voorontwerp van ordonnantie luidt als volgt :

« Deze ordonnantie treedt in werking op de dag na de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord, vermeld in artikel 2, door « de wetgevende vergaderingen in de drie Gewesten. ».

De kwestie van de inwerkingtreding van het samenwerkingsakkoord waaraan het voorontwerp van ordonnantie instemming beoogt te verlenen, wordt reeds in artikel 39 van dat akkoord geregeld, dat luidt als volgt :

« Het samenwerkingsakkoord treedt in werking op de dag van publicatie in het *Belgisch Staatsblad* van de laatste goedgekeurde akte uitgaande van de contracterende partijen. De Partijen zullen hiertoe onverwijld initiatieven nemen. ».

Beide regelingen bepalen het tijdstip van inwerkingtreding op een ander ogenblik en zijn dus tegenstrijdig. Er dient echter te worden opgemerkt dat een samenwerkingsakkoord in beginsel in werking treedt op de datum die daartoe is bepaald in het samenwerkingsakkoord zelf, zodat in geen geval kan worden aanvaard dat een partij bij het samenwerkingsakkoord unilateraal de inwerkingtreding regelt van het samenwerkingsakkoord, middels het bepalen van de datum van inwerkingtreding van haar instemmingsakte. Artikel 3 dient derhalve uit het ontwerp te worden weggelaten.

ONDERZOEK VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD

Voorafgaande opmerking

7. Hoofdstuk I van het samenwerkingsakkoord bevat de definities (artikel 1) en de strekking van het akkoord (artikel 2). In hoofdstuk II wordt de kilometerheffing behandeld (artikelen 3 tot 15).

Wat de bepalingen van die hoofdstukken betreft, kan het samenwerkingsakkoord geacht worden te vallen onder het begrip kaderakkoord.

In artikel 2, met als opschrift « Voorwerp van het akkoord », luidt het tweede lid immers als volgt :

« Met respect voor de eigenheid van en de na te streven doelstellingen door elk gewest, beoogt dit Akkoord die aangelegenheden gezamenlijk af te spreken of die regelingen vast te stellen die zijn vereist om de invoering, de organisatie en handhaving van de kilometerheffing in de drie gewesten doelmatig en kostenefficiënt te realiseren. ».

ainsi qu'à l'établissement du budget », l'avant-projet examiné doit également être soumis à l'accord du Ministre de la Fonction publique.

Il revient au demandeur d'avis de veiller au bon accomplissement de ces deux formalités préalables.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

4. L'avant-projet d'ordonnance doit être précédé d'un arrêté de présentation, et complété par un exposé des motifs.

Article 2

5. La disposition doit être complétée en vue d'y mentionner la date de l'accord de coopération.

La même observation vaut pour l'intitulé de l'avant-projet.

Article 3

6. L'article 3 de l'avant-projet d'ordonnance dispose :

« La présente ordonnance prend effet le jour suivant l'approbation de l'accord de coopération, mentionné à l'article 2, par les assemblées législatives des trois Régions. ».

La question de l'entrée en vigueur de l'accord de coopération auquel l'avant-projet d'ordonnance examiné vise à porter assentiment est déjà réglée par l'article 39 de celui-ci, dans les termes suivants :

« L'accord de coopération entre en vigueur le jour de la publication au *Moniteur belge* du dernier des actes d'assentiment des parties contractantes. A cet effet, les Parties prendront immédiatement les mesures nécessaires. ».

Les deux textes fixent l'entrée en vigueur à un moment différent et sont donc contradictoires. Force est toutefois de relever qu'un accord de coopération entre, en principe, en vigueur à la date fixée dans l'accord de coopération même, de sorte qu'il ne peut en aucun cas être admis qu'une partie à l'accord de coopération en règle unilatéralement l'entrée en vigueur en fixant la date d'entrée en vigueur de son acte d'assentiment. On omettra par conséquent l'article 3 du projet.

EXAMEN DE L'ACCORD DE COOPÉRATION

Observation préalable

7. Le chapitre 1^{er} de l'accord de coopération règle les définitions (article 1^{er}) et l'objet de l'accord (article 2). Son chapitre II traite du prélèvement kilométrique (articles 3 à 15).

L'accord de coopération peut être considéré comme relevant de la notion d'accord-cadre pour ce qui concerne les dispositions de ces chapitres.

L'article 2, intitulé : « Objet de l'accord », énonce, en effet, en son alinéa 2 :

« Tout en respectant les spécificités de chaque région et les objectifs à poursuivre par chacune d'entre elles, cet Accord vise à régler conjointement ces matières ou à définir les règles requises afin d'introduire, d'organiser et de contrôler, de manière efficace et rentable, le prélèvement kilométrique dans les trois régions. ».

Artikel 3, met als opschrift « Invoering van de kilometerheffing », bevat zijnerzijds een paragraaf 1 waarvan het eerste lid luidt als volgt :

« § 1. – Het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voeren, elk wat hen betreft, bij decreet respectievelijk ordonnantie een kilometerheffing in waarvan, met uitzondering van de reeds bestaande concessietolgeldden, de verschuldigheid gelijktijdig en ten vroegste ingaat op 1 januari 2016. ».

Dat het om een kaderakkoord gaat, wordt nogmaals aangegeven in artikel 5, met als opschrift « De inning, de invordering en de handhaving van de kilometerheffing en de overeenkomst tussen de houder van het voertuig en zijn dienstverlener ». Het inleidende zinsdeel van die bepaling luidt immers als volgt :

« De gewesten werken bij decreet respectievelijk ordonnantie en hun uitvoeringsbesluiten een innings-, invorderings- en handhavingssysteem uit dat onder meer is gesteund op de hiernavolgende principes : (...) ».

De bepalingen van hoofdstuk II van het samenwerkingsakkoord doen dus niets anders dan een gemeenschappelijk kader vaststellen opdat de gewesten, die vervolgens elk afzonderlijk handelen, op samenhangende en doeltreffende wijze hun elektronische tolheffingssystemen voor voertuigen met een toegelaten totaalgewicht van meer dan 3,5 ton kunnen invoeren.

Bijgevolg kan pas op het ogenblik waarop de voornoemde decreten, ordonnanties en uitvoeringsbesluiten worden aangenomen, beoordeeld worden of de toekomstige gewestelijke elektronische tolheffingssystemen in overeenstemming zijn met het Europees recht en de bevoegdheden van de federale overheid in acht nemen.

Bijzondere opmerkingen

Artikel 5

8.1. In artikel 5, 1^o tot 10^o, worden de beginselen genoemd die de gewesten moeten hanteren wanneer ze « bij decreet respectievelijk ordonnantie en hun uitvoeringsbesluiten een innings-, invorderings- en handhavingssysteem uit[werken] » voor de kilometerheffing.

Artikel 5, 5^o, voorziet in de mogelijkheid om de gebruiker, klant van de dienstverlener, te verplichten gebruik te maken van gegarandeerde betaalmiddelen ⁽³⁾, welk begrip gedefinieerd is in artikel 1, 11^o. Artikel 5, 7^o, bevat een limitatieve opsomming van de gevallen die aanleiding kunnen geven tot de schorsing door de dienstverlener van een elektronische tolheffingsdienst van de overeenkomst tussen hem en zijn klanten, gebruikers van de betreffende weginfrastructuur.

Die bepalingen strekken er niet toe de contractuele relatie die zal worden aangegaan tussen de dienstverleners van een elektronische tolheffingsdienst en de tolheffende instanties te regelen, maar wel om bepaalde aspecten van de contractuele relatie die de gebruikers van de weginfrastructuur, die de ontworpen belasting of kilometerheffing moeten betalen, zullen moeten aangaan met een dienstverlener van een elektronische tolheffingsdienst. Daarbij schrijven ze voor dat de « overeenkomst naar burgerlijk recht » die de houder van een voertuig overeenkomstig artikel 5, 1^o, moet sluiten met een dienstverlener, moet voldoen aan bepalingen die van het gemeenrecht afwijken.

(3) De mogelijkheid om het gebruik van gegarandeerde betaalmiddelen op te leggen, waarin is voorzien in bijlage I, punt 1, van beschikking nr. 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 « tot definitie van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen » kan worden ingepast in de omschrijving van de eisen waaraan aanbieders van een Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS) moeten voldoen, zoals die vermeld moeten worden in de EETS-domeinverklaring.

L'article 3, intitulé : « Introduction du prélèvement kilométrique », dispose, quant à lui, en son paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er} :

« § 1^{er}. – La Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale introduisent, chacune pour ce qui la concerne, par décret ou ordonnance, un prélèvement kilométrique qui, à l'exception des péages de concession qui existent déjà, devient exigible simultanément dans les trois régions et au plus tôt le 1^{er} janvier 2016. ».

Ce caractère d'accord-cadre est encore rappelé par l'article 5, intitulé : « La perception, le recouvrement, le contrôle du prélèvement kilométrique et le contrat entre le détenteur du véhicule et son prestataire de services ». Le membre de phrase introductif de cette disposition énonce, en effet :

« Les régions élaborent par décret ou ordonnance et leurs arrêtés d'exécution un système de perception, de recouvrement et de contrôle, fondé, entre autres, sur les principes suivants : (...) ».

Les dispositions du chapitre II de l'accord de coopération se bornent donc à fixer un cadre commun, qui vise à permettre aux régions, agissant ensuite chacune séparément, de mettre en place de façon cohérente et efficace leurs systèmes de télépéage routier pour les véhicules d'une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes.

Ce n'est, dès lors, qu'au moment de l'adoption des décrets, ordonnances et arrêtés d'exécution précités, que la conformité des futurs systèmes régionaux de télépéage routier pourra être appréciée, tant au regard du droit européen que du respect des compétences de l'autorité fédérale.

Observations particulières

Article 5

8.1. L'article 5, en ses points 1^o à 10^o, énonce les principes sur lesquels les régions sont appelées à se fonder lorsqu'elles « élaborent par décret ou ordonnance et leurs arrêtés d'exécution un système de perception, de recouvrement et de contrôle » du prélèvement kilométrique.

L'article 5, 5^o, prévoit d'imposer à l'utilisateur, client du prestataire de service, le recours à des moyens de paiement garantis ⁽³⁾, la notion étant définie par l'article 1^{er}, 11^o. L'article 5, 7^o, pour sa part, énumère, de façon limitative, les hypothèses pouvant donner lieu à la suspension par le prestataire de service de télépéage du contrat le liant à ses clients, utilisateurs de l'infrastructure routière concernée.

Ces dispositions ne visent pas à organiser la relation contractuelle qui se nouera entre les prestataires de services de télépéage et les percepteurs de péages, mais bien à définir certains aspects de la relation contractuelle que les utilisateurs de l'infrastructure routière, redevables de l'impôt ou de la redevance kilométrique en projet, auront l'obligation de nouer avec un prestataire de services de télépéage. Elles soumettent ainsi le « contrat de droit civil » que le détenteur d'un véhicule doit conclure avec un prestataire de service conformément à l'article 5, 1^o, à des dispositions exorbitantes du droit commun.

(3) La possibilité d'imposer le recours à des moyens de paiement garantis, prévue à l'annexe I, point 1, de la décision n° 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 « relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques », s'inscrit dans le cadre de la définition des exigences applicables aux prestataires de services de télépéage européen (SET), telles qu'elles doivent être annoncées dans la déclaration de secteur SET.

8.2. Bij de toepassing van de beginselen genoemd in artikel 5, 5° en 7°, door de gewesten, moeten deze ervoor zorgen dat ze niet raken aan de bevoegdheden, inzonderheid inzake de bescherming van de verbruikers en de handelspraktijken, die krachtens artikel 6, § 1, VI, vierde lid, 2°, en vijfde lid, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 « tot hervorming der instellingen » de federale overheid toekomen.

9. De aandacht van de steller van het ontwerp moet ook gevestigd worden op het gegeven dat de werkzaamheid van de maatregelen die de gewesten zouden instellen om die twee beginselen ten uitvoer te leggen, slechts beperkt zou zijn aangezien ze enkel kunnen worden opgelegd aan de dienstverleners van een elektronische tolheffingsdienst die in één van de drie gewesten van het land zijn gevestigd.

De Belgische overheid is immers niet bevoegd voor het reguleren van de overeenkomsten die gesloten worden tussen aanbieders van een Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS) die gevestigd en geregistreerd zijn in andere lidstaten van de Europese Unie en hun klanten. Die niet in België gevestigde EETS-aanbieders mogen evenwel een rol spelen in de werking van de gewestelijke elektronische tolheffingsdiensten bedoeld in het samenwerkingsakkoord.

10. In de Franse versie van artikel 5, 4°, wordt de verplichting opgelegd aan de dienstverlener om de heffing die krachtens artikel 4, § 1, verschuldigd is, te storten aan de tolheffende instantie, bestempeld als « abstraite et inconditionnelle ».

Indien het de bedoeling is dat die precisering behouden wordt, moet ze ook vermeld worden in de Nederlandse versie van de bepaling. In dat geval behoort de toelichting bij de bepalingen van het samenwerkingsakkoord aangevuld te worden zodat de strekking van dat beginsel daarin wordt gepreciseerd.

Artikelen 6 en 6bis

11. In de artikelen 6, § 3, tweede lid, en 6bis, § 3, 6°, tweede lid (4), staat « In het geval F gelijk is aan 1, mag het tarief nooit lager zijn dan nul eurocent. ».

Die bepalingen zouden nader moeten worden toegelicht met betrekking tot de mogelijkheid van een tarief dat lager is dan nul eurocent, waarin in de bepalingen gewag wordt gemaakt.

12. In de paragrafen 2 van dezelfde artikelen wordt verkeerdelijk verwezen naar een niet-bestaande paragraaf 5.

Artikel 7

13. Luidens artikel 7, § 2, kan « [d]e houder van het voertuig die om vrijstelling verzoekt, (...) het voordeel ervan slechts verkrijgen of behouden indien hij de vervulling van de vrijstellingsvoorwaarden bewijst ». Artikel 17, § 3, 19°, draagt de publiekrechtelijke vereniging Viapass op om te zorgen voor « het ontvangen (één-loket-functie) van aanvragen tot vrijstellingen van de heffing, het adviseren van deze aanvragen ten behoeve van de gewesten, het doorsturen ervan aan de gewesten en het bezorgen van de gewestbeslissing inzake de vrijstelling aan de aanvrager. ».

Uit deze bepaling – en duidelijker nog uit de Franse versie ervan, waarin staat « la distribution des décisions régionales », terwijl er in de Nederlandse versie sprake is van « het bezorgen van de gewestbeslissing (lees : beslissingen van de gewesten) » –, valt op te maken dat het zaak is van ieder gewest om te beslissen over verzoeken om vrijstelling. In de ontwerp tekst worden evenwel niet de criteria vastgesteld op basis waarvan

(4) Het zou logischer zijn dat lid te laten volgen op onderdeel 7°, waarbij het tweede lid van de bepaling zou worden, en waarbij het huidige tweede lid, het derde lid zou worden.

8.2. Dans la mise en œuvre par les régions des principes visés à l'article 5, 5° et 7°, celles-ci devront veiller à ne pas porter préjudice aux compétences que l'autorité fédérale détient, notamment, en matière de protection des consommateurs et de pratiques du commerce, sur la base de l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 4, 2°, et alinéa 5, 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 « de réformes institutionnelles ».

9. Il convient également d'attirer l'attention de l'auteur du projet sur le fait que les mesures qu'adopteraient les régions pour mettre en œuvre ces deux principes seraient d'une effectivité réduite car elles ne pourraient s'imposer qu'aux seuls prestataires de services de télépéage établis dans l'une des trois régions du pays.

Les autorités belges sont, en effet, sans compétence pour régler les contrats que concluent avec leurs clients les prestataires de services de télépéage européen (SET) établis et enregistrés dans d'autres États membres de l'Union européenne. Ces prestataires de SET non établis en Belgique pourront pourtant participer au fonctionnement des services de télépéage régionaux prévus par l'accord de coopération.

10. Dans la version française, l'article 5, 4°, qualifie d'« abstraite et inconditionnelle » l'obligation faite au prestataire de services de verser au percepteur de péages le prélèvement dû en vertu de l'article 4, § 1^{er}.

Si l'intention est de conserver cette précision, il convient également de la consacrer dans la version néerlandaise de la disposition. Dans cette hypothèse, le commentaire des dispositions de l'accord de coopération devrait être complété afin de préciser la portée de ce principe.

Articles 6 et 6bis

11. Les articles 6, § 3, alinéa 2, et 6bis, § 3, 6°, alinéa 2 (4), énoncent que « Dans le cas où F vaut 1, le tarif ne peut jamais être inférieur à zéro centime d'euros. ».

Ces dispositions mériteraient de faire l'objet d'un commentaire particulier, concernant l'éventualité d'un tarif inférieur à zéro centime d'euros qu'elles évoquent.

12. Aux paragraphes 2 des mêmes articles, il est erronément fait référence à un paragraphe 5, inexistant.

Article 7

13. Selon l'article 7, § 2, « Le détenteur d'un véhicule qui sollicite une exonération, ne peut en obtenir ou en conserver le bénéfice que s'il prouve qu'il remplit les conditions de l'exonération ». L'article 17, § 3, 19°, confie, pour sa part, à l'association de droit public Viapass la tâche d'assurer « la réception (en « tant » que fonction « guichet unique ») des demandes d'exonération du prélèvement kilométrique, l'émission d'avis relatif à ces demandes aux régions, la transmission de ces demandes et avis aux régions ainsi que la distribution des décisions régionales relatives aux demandes d'exonération au demandeur ».

De cette disposition – et plus clairement de sa version française qui évoque « la distribution des décisions régionales » en la matière, alors que dans la version néerlandaise il est question de « het bezorgen van de gewestbeslissing (lees : beslissingen van de gewesten) » –, il se déduit qu'il revient à chaque région de statuer sur des demandes d'exonération. Le texte en projet reste toutefois en défaut de fixer les critères permettant

(4) Il serait plus cohérent de déplacer cet alinéa après le 7°, qui deviendrait l'alinéa 2 de la disposition, l'actuel alinéa 2 devenant l'alinéa 3.

kan worden uitgemaakt welke gewestelijke overheidsinstantie bevoegd is om uitspraak te doen over een verzoek tot vrijstelling ingediend door een houder van een voertuig.

Het samenwerkingsakkoord moet op dat punt worden aangevuld.

Artikel 9

14. Er moet voor gezorgd worden dat de Franse en de Nederlandse versie beter met elkaar overeenstemmen.

De volgende termen en uitdrukkingen stemmen niet met elkaar overeen : « de tenuitvoerlegging » en « procédures » (paragraaf 1, tweede lid, eerste zin ⁽⁵⁾), « uitwisseling en het gebruik van gegevens die naar verwachting relevant zullen zijn » en « renseignements vraisemblablement pertinents » (paragraaf 1, derde lid), « spontaan bijstand » en « assistance judiciaire » (paragraaf 2, eerste lid), « rechtshulp » en « assistance judiciaire » (paragraaf 2, tweede lid) en « overeenkomstig de bepalingen van zijn regelgeving die » en « conformément aux dispositions qui » (paragraaf 2, derde lid).

Artikel 16

15. In artikel 16, § 1, tweede lid, wordt de procedure voor de wijziging van de statuten van Viapass slechts onvolledig omschreven voor zover enkel de nadere regels worden vastgelegd voor de goedkeuring en het doorvoeren van de wijzigingen die worden aangebracht, maar er niet bepaald wordt hoe het aannemen zelf van die wijzigingen verloopt.

De bepaling moet op dat punt worden aangevuld.

16. De paragrafen 2 en 3 van dit artikel hebben betrekking op materies die krachtens artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 5^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 onder de bevoegdheid van de federale overheid vallen. Krachtens artikel 10 van de bijzondere wet, dat de grondslag vormt van de impliciete bevoegdheden die aan de deelentiteiten zijn toegewezen, zijn zulke bepalingen enkel aanvaardbaar indien ze beschouwd kunnen worden als noodzakelijk voor de uitoefening van de aangewende bevoegdheden, indien de betrokken aangelegenheid zich leent tot een gedifferentieerde regeling en voor zover de weerslag van de betreffende bepalingen op die aangelegenheid slechts marginaal is.

Noch de memorie van toelichting bij het samenwerkingsakkoord, noch de toelichting bij artikel 16 bevatten wat dat betreft enige verantwoording.

Indien de bedoelde bepalingen gehandhaafd worden, moet die ontstentenis van verantwoording verholpen worden.

Artikel 17

17. Het laat zich aanzien dat in artikel 17, § 3, 16^o, de verwijzing naar de « in punt 14^o bedoelde informatie » verkeerd is, aangezien punt 14^o het heeft over « het faciliteren van het overleg tussen de gewesten rond het uitwerken en aanpassen van het regelgevend kader inzake de kilometerheffing ». Wellicht is het de bedoeling te verwijzen naar de in punt 15^o bedoelde informatie : in dat geval moet de tekst in die zin worden herzien.

Artikel 19

18. Deze bepaling machtigt de gewestregeringen om « , elk bij besluit, » te « beslissen om de taken van Viapass aan te vullen en/of te wijzigen ».

(5) Wat betreft de Franse versie gaat het om de tweede zin van die bepaling.

de déterminer l'autorité régionale compétente pour statuer sur une demande d'exonération introduite par un détenteur de véhicule.

L'accord de coopération doit être complété sur ce point.

Article 9

14. Il convient de mieux assurer la correspondance des versions néerlandaise et française.

Tel n'est pas le cas des mots ou expressions suivantes : « de tenuitvoerlegging » et « procédures » (paragraphe 1^{er}, alinéa 2, deuxième phrase ⁽⁵⁾), « uitwisseling en het gebruik van gegevens die naar verwachting relevant zullen zijn » et « renseignements vraisemblablement pertinents » (paragraphe 1^{er}, alinéa 3), « spontaan bijstand » et « assistance judiciaire » (paragraphe 2, alinéa 1^{er}), « rechtshulp » et « assistance judiciaire » (paragraphe 2, alinéa 2) ainsi que « overeenkomstig de bepalingen van zijn regelgeving die » et « conformément aux dispositions qui » (paragraphe 2, alinéa 3).

Article 16

15. À l'article 16, § 1^{er}, alinéa 2, la procédure de modification des statuts de Viapass est décrite de manière incomplète, en ce qu'elle ne règle que les modalités d'approbation et la mise en œuvre des modifications apportées, sans définir la procédure d'adoption proprement dite de celles-ci.

La disposition doit être complétée sur ce point.

16. Les paragraphes 2 et 3 de cet article portent sur des matières qui relèvent de la compétence de l'autorité fédérale, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 5, 5^o, de la loi spéciale du 8 août 1980. En vertu de l'article 10 de la loi spéciale, qui forme le siège des pouvoirs implicites reconnus aux entités fédérées, de telles dispositions ne sont admissibles que si elles peuvent être considérées comme nécessaires à l'exercice des compétences mises en œuvre, si la matière se prête à un règlement différencié et pour autant que l'incidence des dispositions en cause sur cette matière soit marginale.

Ni l'exposé des motifs de l'accord de coopération, ni le commentaire de l'article 16, ne fournissent de justification à cet égard.

Si les dispositions en cause sont maintenues, il convient de remédier à cette absence de justification.

Article 17

17. À l'article 17, § 3, 16^o, le renvoi aux « informations visées au point 14^o » semble erroné, dès lors que le point 14^o traite de « la facilitation de la concertation entre les régions autour de la réalisation et de l'adaptation du cadre réglementaire en matière de prélèvement kilométrique ». Sans doute l'intention est-elle de renvoyer aux informations visées au point 15^o, auquel cas le texte sera revu dans ce sens.

Article 19

18. Cette disposition habilite les gouvernements régionaux à « décider, chacun par arrêté, de compléter et/ou de modifier les tâches de Viapass ».

(5) En ce qui concerne la version néerlandaise, il s'agit de la première phrase de cette disposition.

Krachtens het beginsel van de hiërarchie van de normen mogen evenwel geen wijzigingen bij besluit van de regering worden aangebracht in een samenwerkingsakkoord waaraan de desbetreffende parlementen hun instemming hebben verleend.

De woorden « en/of te wijzigen » moeten bijgevolg worden weggelaten.

19. Wat de gemeenschappen en de gewesten betreft, huldigt artikel 19, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, dat toepasselijk is op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingevolge artikel 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 « met betrekking tot de Brusselse instellingen », uitdrukkelijk het beginsel van de wettelijkheid van publiekrechtelijke rechtspersonen.

Uit dat beginsel, zoals het uitdrukkelijk wordt geformuleerd in die bepaling, volgt dat de wetgever de oprichting, de samenstelling, de bevoegdheid en de werking van en het toezicht op de publiekrechtelijke rechtspersonen behoort te regelen, op zijn minst de essentiële aspecten ervan.

Artikel 9, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, gelezen in samenhang met artikel 92bis, § 1, tweede lid, ervan belet niet dat een samenwerkingsakkoord, waaraan bij ordonnantie instemming wordt verleend, aan elke regering de mogelijkheid biedt, in voorkomend geval door middel van en procedure voor eensluidend advies, om, wat haar betreft, extra bevoegdheden toe te kennen aan een intergewestelijke gedecentraliseerde dienst die bij datzelfde akkoord wordt opgericht.

Artikel 9, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vereist echter dat de grenzen van de toegekende delegatie worden gepreciseerd.

Artikel 19 van het samenwerkingsakkoord beperkt zich er evenwel toe de regeringen te machtigen « om de taken van Viapass aan te vullen », zonder de aard van die bijkomende taken nader toe te lichten.

De bepaling moet bijgevolg worden herzien om de grenzen van de delegatie waarin ze voorziet, beter af te bakenen.

Artikel 21

20. In paragraaf 4 zijn de woorden « overeenkomstig artikel 117 van de Grondwet » verwarrend en niet dienstig. Ze moeten dan ook worden weggelaten.

Artikel 26

21. De gewesten beschikken niet over eigen bevoegdheden om het gebruik van de talen in bestuurszaken te regelen. Ter zake is Viapass onderworpen aan de bepalingen die van toepassing zijn op de diensten van de gewestregeringen en de rechtspersonen die ervan afhangen.

De bepalingen in de artikelen 26, derde lid, en 27, § 4, van het samenwerkingsakkoord dienen bijgevolg te vervallen.

Artikel 30

22.1. Artikel 30, § 1, van het samenwerkingsakkoord, met als opschrift « Budgettaire toezicht en controle van de rekeningen », draagt die controle op aan een college van twee revisoren. Verderop stelt paragraaf 2 van die bepaling het volgende :

« § 2. – Het Rekenhof draagt één revisor voor. De andere revisor wordt, na een beroep op de mededinging, door de Raad van Bestuur benoemd. De revisor benoemd door het Rekenhof, wordt benoemd onder de leden van het Hof. De andere revisor wordt benoemd onder de leden, natuurlijke personen of rechtspersonen van het Instituut der bedrijfsrevisoren. »

Le principe de la hiérarchie des normes s'oppose toutefois à ce que des modifications soient apportées par voie d'arrêté du gouvernement à un accord de coopération qui a fait l'objet d'un assentiment par les parlements concernés.

Les mots « et/ou de modifier » doivent, dès lors, être omis.

19. Pour ce qui concerne les communautés et régions, l'article 9, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980, applicable à la Région de Bruxelles-capitale par l'effet de l'article 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 « relative aux institutions bruxelloises », consacre de manière expresse le principe de légalité des personnes morales de droit public.

Il résulte de ce principe, tel qu'explicité par cette disposition, qu'il incombe au législateur de régler, au moins dans leurs aspects essentiels, la création, la composition, la compétence, le fonctionnement et le contrôle des personnes morales de droit public.

L'article 9, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980, combiné avec l'article 92bis, § 1^{er}, alinéa 2, ne s'oppose pas à ce qu'un accord de coopération auquel il est donné assentiment par ordonnance permette à chaque gouvernement, le cas échéant moyennant une procédure d'avis conforme, de confier, pour ce qui le concerne, des compétences complémentaires à un service décentralisé interrégional que ce même accord crée.

L'article 9, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 requiert toutefois que les limites de la délégation accordée soient précisées.

Or, l'article 19 de l'accord de coopération se borne à habiliter les gouvernements « à compléter les tâches de Viapass », sans plus ample précision quant à la nature de ces missions complémentaires.

La disposition doit, dès lors, être revue, afin de mieux circonscrire les contours de la délégation qu'elle prévoit.

Article 21

20. Au paragraphe 4, les mots « conformément à l'article 117 de la Constitution » prêtent à confusion et sont inutiles. Ils seront dès lors omis.

Article 26

21. Les régions ne disposent pas de compétences propres pour régler l'emploi des langues en matière administrative. En cette matière, Viapass est soumis aux dispositions applicables aux services des gouvernements de région et aux personnes morales qui en dépendent.

Les dispositions figurant aux articles 26, alinéa 3, et 27, § 4, de l'accord de coopération, doivent, en conséquence, être omises.

Article 30

22.1. L'article 30, § 1^{er}, de l'accord de coopération, intitulé : « Contrôle budgétaire et contrôle des comptes », confie ce contrôle à un collège de deux réviseurs. Le paragraphe 2 de cette disposition énonce ensuite :

« § 2. – La Cour des comptes propose un réviseur. L'autre réviseur est nommé, après appel à la concurrence, par le Conseil d'administration. Le réviseur nommé par la Cour des comptes figure parmi les membres de la Cour. L'autre réviseur est nommé parmi les membres, personnes physiques ou personnes morales, de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises. »

Artikel 180 van de Grondwet is onlangs aangevuld met twee leden die het vierde en het vijfde lid zouden worden en waarvan het laatste lid als volgt luidt :

« De wet, het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel, kunnen bijkomende taken toekennen aan het Hof. Op eensluidend advies van het Hof stelt het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel de vergoeding van het Hof vast voor de uitoefening van deze taken. Er is geen enkele vergoeding verschuldigd voor een taak die door het Hof wordt uitgevoerd voor een gemeenschap of een gewest op de datum van inwerkingtreding van dit lid. »

22.2. Ook al staat artikel 180, vijfde lid, van de Grondwet de ordonnantiegever toe om aan het Rekenhof taken op te dragen met het oog op de uitoefening van controlefuncties binnen gemeenschaps- en gewestoverheden, toch moet het samenwerkingsakkoord worden herzien om er de vergoeding van het Rekenhof voor de uitoefening van die nieuwe taak in op te nemen, na eensluidend advies van dit Hof.

In tegenstelling tot wat voortvloeit uit artikel 30, § 2, van het samenwerkingsakkoord, blijkt in dat opzicht dat artikel 180, vijfde lid, van de Grondwet dat de vergoeding moet toekomen aan het Rekenhof zelf en niet aan het lid van het Rekenhof dat is aangewezen om een taak uit te voeren.

23. Artikel 30, § 1, laatste zin, stelt dat « [d]e leden van het college de titel van revisor [voeren] ».

Voor het lid van het Rekenhof dat de controle bedoeld bij paragraaf 1 moet uitoefenen, is die benaming niet geschikt. Dat lid bezit immers niet de hoedanigheid van bedrijfsrevisor in de zin van de wet van 22 juli 1953 « houdende oprichting van een Instituut van de Bedrijfsrevisoren en tot organisatie van het publiek toezicht op het beroep van bedrijfsrevisor », gecoördineerd op 30 april 2007. De artikelen 5 tot 7 van deze wet stellen de voorwaarden vast waaronder de hoedanigheid van bedrijfsrevisor wordt toegekend.

Artikel 30 moet bijgevolg worden herzien.

24. Paragraaf 5 van artikel 30 onderwerpt Viapass aan de controle van het Rekenhof met toepassing van artikel 50 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 « betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten ». Het Rekenhof is dan ook bevoegd inzake Viapass, overeenkomstig de wet van 16 mei 2003 « tot vaststelling van de algemene bepalingen die gelden voor de begrotingen, de controle op de subsidies en voor de boekhouding van de gemeenschappen en de gewesten, alsook voor de organisatie van de controle door het Rekenhof ».

Daaruit volgt dat het samenwerkingsakkoord een dubbele controle invoert van de jaarrekeningen die moeten worden gecontroleerd door het « college van revisoren », krachtens paragraaf 1 van artikel 30, en door het Rekenhof, krachtens paragraaf 5 van dat artikel.

Bovendien rijst de vraag omtrent de ambtelijke situatie van het lid van het Rekenhof dat krachtens paragraaf 2 van dat artikel is aangesteld, in het kader van de uitvoering door het Hof van zijn taken op basis van artikel 50 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 en van de wet van 16 mei 2003 ⁽⁶⁾. Een dergelijk systeem kan afbreuk doen aan de onafhankelijkheid van het Rekenhof in de uitoefening van de taken die hem zijn toevertrouwd.

(6) Artikel 25 van de wet van 21 maart 1991 « betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven » voorziet ook in een college van commissarissen dat ten dele bestaat uit leden van het Rekenhof. In tegenstelling tot wat bepaald is in het samenwerkingsakkoord, wordt de controle door het Rekenhof exhaustief geregeld bij de wet van 21 maart 1991.

L'article 180 de la Constitution a été récemment complété par l'ajout de deux alinéas, appelés à devenir les alinéas 4 et 5, dont le dernier dispose :

« Des missions supplémentaires peuvent être confiées à la Cour par la loi, le décret ou la règle visée à l'article 134. Sur avis conforme de la Cour, le décret ou la règle visée à l'article 134 détermine la rémunération de la Cour pour l'exercice de ces missions. Aucune rémunération n'est due pour une mission qui est exercée par la Cour pour une communauté ou une région le jour de l'entrée en vigueur du présent alinéa. »

22.2. Si l'article 180, alinéa 5, de la Constitution permet au législateur régional bruxellois de confier des missions à la Cour de comptes, en vue de l'exercice de fonctions de contrôle au sein d'organismes publics régionaux ou communautaires, encore convient-il de revoir l'accord de coopération, afin d'y déterminer la rémunération de la Cour des comptes pour l'exercice de cette nouvelle mission, sur avis conforme de celle-ci.

À cet égard, contrairement à ce qui découle de l'article 30, § 2, de l'accord de coopération, il résulte de l'article 180, alinéa 5, de la Constitution que la rémunération doit échoir à la Cour des comptes elle-même et non au membre de la Cour des comptes désigné pour l'exercice d'une mission.

23. L'article 30, § 1^{er}, dernière phrase, énonce que « Les membres du collège portent le titre de réviseur ».

Pour ce qui concerne le membre de la Cour des comptes appelé à exercer le contrôle visé au paragraphe 1^{er}, cette qualification est impropre, ce membre n'ayant pas la qualité de réviseur d'entreprises au sens de la loi du 22 juillet 1953 « créant un Institut des Réviseurs d'Entreprises et organisant la supervision publique de la profession de réviseur d'entreprises », coordonnée le 30 avril 2007, loi dont les articles 5 à 7 règlent les modalités d'octroi de la qualité de réviseur d'entreprises.

L'article 30 doit, en conséquence, être revu.

24. Le paragraphe 5 de l'article 30 soumet Viapass au contrôle de la Cour des comptes, en application de l'article 50 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 « relative au financement des Communautés et des Régions ». La Cour des comptes est, dès lors, compétente à l'égard de Viapass, conformément à la loi du 16 mai 2003 « fixant les dispositions générales applicables aux budgets, au contrôle des subventions et à la comptabilité des communautés et des régions, ainsi qu'à l'organisation du contrôle de la Cour des comptes ».

Il en résulte que l'accord de coopération met en place un double système de vérification des comptes annuels, lesquels sont appelés à être contrôlés par le « collège de réviseurs », en vertu du paragraphe 1^{er} de l'article 30 et par la Cour des comptes, en vertu du paragraphe 5 de cet article.

Se pose, en outre, la question de la position du membre de la Cour des comptes désigné en vertu du paragraphe 2 de cet article, dans le cadre de l'exécution par la Cour de ses missions sur la base de l'article 50 de la loi spéciale et de la loi du 16 mai 2003 ⁽⁶⁾. Un tel système est de nature à porter atteinte à l'indépendance de la Cour des comptes dans l'exercice des missions qui lui sont confiées.

(6) L'article 25 de la loi du 21 mars 1991 « portant réforme de certaines entreprises publiques économiques » prévoit également un collège de commissaires composé pour partie de membres de la Cour des comptes. Toutefois, à la différence de ce que prévoit l'accord de coopération, le contrôle de la Cour des comptes est réglé de manière exhaustive par la loi du 21 mars 1991.

De bepaling moet bijgevolg grondig worden herzien teneinde de opgeworpen moeilijkheden te verhelpen.

25. Artikel 30, § 2, geeft aan dat het Rekenhof de persoon « voordraagt » die deel moet uitmaken van het college bedoeld in paragraaf 1 en maakt vervolgens gewag van de « revisor benoemd door het Rekenhof (...) onder de leden van het Hof ».

Dat gebrek aan samenhang moet worden verholpen.

Artikel 32

26. In paragraaf 3, eerste lid, moet worden verwezen naar « paragraaf 2 » en niet naar « lid 2 ». Dientengevolge moeten de woorden « à ce même alinéa » worden vervangen door de woorden « à ce même paragraphe ».

27. Er wordt gewezen op de complexiteit van de dubbele beroepsprocedure die is vastgelegd in de paragrafen 2 en 3 van deze bepaling, inzonderheid wat betreft de termijnen die aan de regeringen zijn toegewezen om op te treden.

Slotopmerking

28. De regel volgens welke bij de eerste nummering van de akte geen artikel « ... *bis*, *ter* » mag worden ingevoegd, moet worden nageleefd omdat deze nummering bestemd is voor de artikelen die tussen bestaande artikelen worden ingevoegd.

De artikelen *6bis* en *6ter* dienen dan ook nummer 7 en 8 te krijgen en alle volgende artikelen moeten dienovereenkomstig worden vernummerd.

De kamer is samengesteld uit

De Heren	P. LIENARDY,	kamervoorzitter, voorzitter,
	J. BAERT,	kamervoorzitter,
	J. SMETS, J. JAUMOTTE, J. VAN NIEUWENHOVE, B. BLERO,	staatsraden,
	J. VELAERS, L. DENYS, S. VAN DROOGHENBROECK,	assessoren van de afdeling Wetgeving,
Mevrouw	M. DONY,	
Mevrouw	C. GIGOT,	griffiers.
Mevrouw	A. GOOSSENS,	

Het verslag is uitgebracht door mevrouw K. BAMS en de heer Y. CHAUFFOUREAUX, eerste auditeurs.

<i>De Griffier,</i>	<i>De Voorzitter,</i>
A. GOOSSENS	P. LIENARDY

La disposition doit, dès lors, être fondamentalement revue afin de remédier aux difficultés soulevées.

25. L'article 30, § 2, indique que la Cour des comptes « propose » la personne appelée à faire partie du collège visé au paragraphe 1^{er}, puis fait état du « réviseur nommé par la Cour des comtes (...) parmi les membres de la Cour ».

Il convient de remédier à cette incohérence.

Article 32

26. Au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, il convient de se référer « au paragraphe 2 » et non « à l'alinéa 2 ». Par voie de conséquence, dans le texte français, les mots « à ce même paragraphe » remplaceront les mots « à ce même alinéa ».

27. Le caractère complexe de la double procédure de recours prévue aux paragraphes 2 et 3 de cette disposition, notamment quant aux délais assignés aux gouvernements pour agir, est soulignée.

Observation finale

28. Il convient de respecter la règle selon laquelle lors de la première numérotation de l'acte, il ne faut pas insérer d'article « ... *bis*, *ter* », cette numérotation étant réservée aux articles insérés entre des articles existants.

En conséquence, les articles *6bis* et *6ter* seront numérotés 7 et 8, et l'ensemble des articles subséquents seront renumérotés en conséquence.

La chambre était composée de

Messieurs	P. LIENARDY,	président de chambre, président,
	J. BAERT,	président de chambre,
	J. SMETS, J. JAUMOTTE, J. VAN NIEUWENHOVE, B. BLERO,	conseillers d'État,
	J. VELAERS, L. DENYS, S. VAN DROOGHENBROECK,	assesseurs de la section de législation,
Mesdames	M. DONY,	
	C. GIGOT,	greffiers.
	A. GOOSSENS,	

Le rapport a été présenté par Mme K. BAMS et M. Y. CHAUFFOUREAUX, premiers auditeurs.

<i>Le Greffier,</i>	<i>Le Président,</i>
A. GOOSSENS	P. LIENARDY

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met
het Samenwerkingsakkoord van
31 januari 2014 tussen
het Vlaams Gewest,
het Waals Gewest en
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
betreffende de invoering van
de kilometerheffing op het grondgebied
van de drie Gewesten en tot oprichting van
een publiekrechtelijk vormgegeven
interregionaal Samenwerkingsverband
ViaPass onder de vorm van
een gemeenschappelijke instelling
zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van
de bijzondere wet van 8 augustus 1980
tot hervorming der instellingen**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister-President bevoegd voor de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Openbare Netheid,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister-President bevoegd voor de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Openbare Netheid wordt ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Instemming wordt betuigd met het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal

PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment à
l'Accord de coopération du
31 janvier 2014 entre
la Région flamande,
la Région wallonne et
la Région de Bruxelles-Capitale
relatif à l'introduction du système de
prélèvement kilométrique
sur le territoire des trois Régions
et à la construction
d'un Partenariat interrégional
de droit public ViaPass
sous forme d'une institution commune
telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er},
de la loi spéciale du 8 août 1980
de réformes institutionnelles**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites et de la Propreté publique,

Après en avoir délibéré,

ARRÊTE :

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites et de la Propreté publique est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Assentiment est donné à l'Accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la construction d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une ins-

Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Brussel, 30 januari 2014

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Openbare Nethheid,

Rudi VERVOORT

titution commune telle que visée à l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Bruxelles, le 30 janvier 2014

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites et de la Propreté publique,

Rudi VERVOORT

SAMENWERKINGSAKKOORD

tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen

Gelet op de Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen, zoals gewijzigd door de Richtlijnen 2006/38/EG en 2011/76/EU;

Gelet op de Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap;

Gelet op de Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 op de hervorming der instellingen, met name artikel 92bis, § 1, zoals laatst gewijzigd bij bijzondere wet van 16 juli 1993, en artikel 6, § 1, X, 1^o, zoals laatst gewijzigd bij bijzondere wet van 16 juli 1993;

Gelet op de overeenkomst betreffende de realisatie van een gezamenlijke opdracht in de zin van artikel 19 van wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten, gesloten tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en SOFICO;

Overwegende dat sinds 2005 in Duitsland een kilometerheffing voor vrachtwagens is ingevoerd,

Overwegende dat naast het tolheffingssysteem toegepast op alle voertuigen op de autosnelwegen waarvoor concessie is verleend, in Frankrijk een kilometerheffing voor vrachtwagens eerlang operationeel wordt,

Overwegende dat in Benelux-verband sinds begin 2007 regelmatig overleg plaatsvond om de samenwerking rond initiatieven van wegbeprijzing te bevorderen, en informatie te delen,

Overwegende dat bij gebrek aan een gelijkaardig initiatief in België met betrekking tot vrachtwagens, een belangrijke extra druk zou ontstaan op bepaalde onderdelen van het wegennet van de gewesten, ten gevolge van trafiekverschuivingen, zowel tussen de gewesten als vanuit de buurlanden,

Overwegende dat de invoering van rechtvaardige mechanismen voor de toerekening van infrastructuurkosten aan gebruikers van het wegennet, evenals de aanmoediging van milieuvriendelijker verkeer is aangewezen,

Overwegende dat de gewestelijke regeerakkoorden een eerlijke fiscaliteit, een duurzamere mobiliteit en een reductie van emissies beogen,

Overwegende dat het aangewezen is dat de Gewesten gezamenlijk het juridische kader creëren voor de maatregelen van wegbeprijzing,

Overwegende dat, met respect voor de eigenheid van elk gewest, deze doelstellingen slechts optimaal kunnen worden bereikt mits de drie gewesten regels hiertoe binnen een samenwerkingsakkoord vaststellen,

ACCORD DE COOPÉRATION

entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles

Vu la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée par les Directives 2006/38/CE et 2011/76/UE;

Vu la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté;

Vu la Décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, notamment l'article 92bis, § 1^{er}, tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 16 juillet 1993, et l'article 6, § 1^{er}, X, 1^o, tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 16 juillet 1993;

Vu le contrat concernant la réalisation d'un marché conjoint au sens de l'article 19 de la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services conclu entre la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale et la SOFICO;

Considérant qu'un prélèvement kilométrique pour poids lourds a été introduit en Allemagne en 2005,

Considérant que, outre le système de prélèvement de péage appliqué à tous les véhicules sur les autoroutes pour lesquelles une concession a été accordée, un prélèvement kilométrique pour les poids lourds deviendra prochainement opérationnel en France,

Considérant que depuis le début de l'année 2007, il y a eu une concertation régulière dans le cadre du Benelux afin de promouvoir la coopération et l'échange d'informations en matière de péages routiers,

Considérant qu'à défaut d'une initiative similaire en Belgique, il en résulterait une importante pression supplémentaire sur certaines parties du réseau routier des Régions suite à des déplacements de trafic tant entre les Régions que depuis des pays voisins,

Considérant que l'introduction de justes mécanismes d'imputation des frais d'infrastructure aux usagers du réseau routier ainsi que l'encouragement d'une circulation plus respectueuse de l'environnement sont indiqués,

Considérant que les accords des gouvernements régionaux visent aussi une fiscalité plus équitable, une mobilité plus durable et une réduction des émissions,

Considérant qu'il est souhaitable que les Régions créent conjointement le cadre juridique des mesures relatives aux péages routiers,

Considérant que, dans le respect des spécificités de chaque Région, ces objectifs ne peuvent être atteints de façon optimale que lorsque les trois Régions en fixent les règles dans un accord de coopération,

Overwegende dat schaalvoordelen kunnen worden bereikt door een samenwerking op Belgisch vlak, weliswaar met respect voor de territoriale bevoegdheid van de gewesten,

Overwegende dat het noodzakelijk is om voor de drie gewesten gezamenlijk maatregelen te nemen betreffende de gelijktijdige invoering van de kilometerheffing teneinde enerzijds een transparant stelsel te ontwikkelen ten aanzien van de belastingplichtige en anderzijds een voldoende gecoördineerde juridische basis te creëren ten aanzien van dienstverleners,

Overwegende dat enkel een samenwerkingsovereenkomst een voldoende waarborg biedt om, voor het gehele Belgische grondgebied, de basisregels te voorzien die vervolgens door elk gewest zullen worden ingevoerd met inachtnaam van de principes vastgesteld in deze samenwerkingsovereenkomst,

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering, in de persoon van Vlaams Minister-president Kris Peeters, Vlaams Vice-minister-president Ingrid Lieten, Vlaams Vice-minister-president Geert Bourgeois, Vlaams Minister Hilde Crevits, Vlaams Minister Joke Schauvliege en Vlaams Minister Philippe Muyters;

Het Waals Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering, in de persoon van Waals Minister – president Rudy Demotte, Waals Vice-Minister-president André Antoine, Waals Minister Philippe Henry en Waals Minister Carlo Di Antonio;

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering in de persoon van Brussels Minister-president Rudy Vervoort, Brussels Minister Guy Vanhengel, Brussels Minister Evelyne Huytebroeck, Brussels Minister Brigitte Grouwels en Brussels Staatssecretaris Bruno De Lille;

Die gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenen, zijn het volgende overeengekomen :

HOOFDSTUK I Algemene bepalingen

Artikel 1 Définitions

Voor de toepassing van dit samenwerkingsakkoord, wordt verstaan onder :

- 1° het Akkoord : het huidige samenwerkingsakkoord;
- 2° de Partijen : de partijen bij dit Akkoord;
- 3° Viapass : het publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband opgericht bij wijze van vereniging als bedoeld in artikel 18 van dit Akkoord;
- 4° de Concessiehouder : de publieke of private rechtspersoon die het beheer van de weg of een gedeelte van de weg van de wegbeheerder in concessie heeft;
- 5° het Concessietolgeld : de kilometerheffing geheven door een publiekrechtelijke of privaatrechtelijke concessiehouder;
- 6° de Beschikking van 6 oktober 2009 : de Beschikking 2009/750/EG van de Europese Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen;
- 7° de DBFMO-overeenkomst : de overeenkomst die door Viapass, optredende in naam en voor rekening van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en, gebeurlijk, hun concessiehouder(s), in uitvoering van de Samenvoegingsovereenkomst bedoeld in 16°, wordt gesloten met de Single Service Provider;

Considérant que des économies d'échelle peuvent être obtenues par une coopération au niveau belge, en respectant toutefois la compétence territoriale des Régions,

Considérant qu'il est nécessaire de prendre des mesures communes aux trois régions concernant l'introduction simultanée du système de prélèvement kilométrique, d'une part afin de développer un système transparent vis-à-vis du contribuable et, d'autre part, afin de créer une base juridique suffisamment coordonnée vis-à-vis des prestataires de services,

Considérant que seul un accord de coopération offre une garantie suffisante pour établir, sur l'ensemble du territoire belge, les règles conductrices qui seront ensuite introduites par chaque région en respectant les principes établis dans cet accord de coopération,

La Région flamande, représentée par son Gouvernement, en la personne du Ministre-président flamand Kris Peeters, du Vice-ministre-président flamand Ingrid Lieten, du Vice-ministre-président flamand Geert Bourgeois, du Ministre flamand Hilde Crevits, du Ministre flamand Joke Schauvliege et du Ministre flamand Philippe Muyters;

La Région wallonne, représentée par son Gouvernement en la personne du Ministre-président wallon Rudy Demotte, du Vice-Président et Ministre wallon André Antoine, du Ministre wallon Philippe Henry et du Ministre wallon Carlo Di Antonio;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement en la personne du Ministre-président Bruxellois Rudy Vervoort, du Ministre Bruxellois Guy Vanhengel, du Ministre Bruxellois Evelyne Huytebroeck, du Ministre Bruxellois Brigitte Grouwels et du Secrétaire d'Etat Bruno De Lille;

Lesquelles exercent conjointement leurs compétences propres, ont convenu ce qui suit :

CHAPITRE I Dispositions générales

Article 1^{er} Définitions

En vue de l'application du présent accord de coopération, on entend par :

- 1° l'Accord : le présent accord de coopération;
- 2° les Parties : les parties au présent Accord;
- 3° Viapass : le Partenariat interrégional de droit public institué sous la forme d'une association telle que visée à l'article 18 du présent Accord;
- 4° le Concessionnaire : la personne morale publique ou privée qui a reçu en concession de la part du gestionnaire de la route, la gestion de celle-ci ou d'une partie de celle-ci;
- 5° le Péage de concession : le prélèvement kilométrique perçu par un concessionnaire de droit public ou privé;
- 6° la Décision du 6 octobre 2009 : la décision 2009/750/CE de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques;
- 7° le contrat DBFMO : le contrat conclu par Viapass, agissant au nom et pour le compte de la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale et le cas échéant, leurs concessionnaire(s), avec le Single Service Provider, en exécution de la Convention de marché conjoint telle que visée au point 16°;

- 8° de Dienstverlener : elke door een tolheffende instantie op haar toelgebied toegelaten juridische entiteit die een dienst aanbiedt van facturatie aan gebruikers, inning, en afdracht aan de gewesten of aan de door hen aangeduide concessiehouders, van kilometerheffing op basis van door een elektronische registratievoorziening geregistreerde gegevens;
- 9° de Elektronische registratievoorziening : de elektronische boordapparatuur bestemd voor de plaatsbepaling van het voertuig waarin de boordapparatuur is geplaatst en dat, al dan niet met behulp van elektronische apparatuur op afstand, data uitwisselt om te komen tot de registratie van afgelegde kilometers of gedeelten van afgelegde kilometers, evenals de berekening van de kilometerheffing op deze geregistreerde afstand;
- 10° de Geconcedeerde weg : de weg of het gedeelte van de weg waarvan het beheer door de wegbeheerder in concessie is gegeven;
- 11° het Gegarandeerde betaalmiddel : betaalmiddel waarmee de dienstverlener de kilometerheffing en, in voorkomend geval, de aan de houder van het voertuig gefactureerde inningskosten op eerste verzoek kan innen, zonder verdere toelating van de houder van het voertuig en zonder dat deze de betaling die met het betaalmiddel werd verricht, kan annuleren;
- 12° de Single Service Provider : de dienstverlener waarmee in uitvoering van de overeenkomst betreffende de realisatie van een gezamenlijke opdracht, vermeld in 16°, een DBFMO-overeenkomst wordt gesloten en die, onder zijn verantwoordelijkheid de vaste en mobiele handhavingsapparatuur ter beschikking stelt aan de met de handhaving van de kilometerheffing belaste gewesten;
- 13° Tolgebied : een deel van het wegennet met inbegrip van structuren zoals een tunnel, een brug, of een veerpont waarvoor door een tolheffende instantie kilometerheffing wordt geïnd of waarop kilometerheffing kan worden geïnd, maar het tarief nul eurocent bedraagt;
- 14° de Tolgebiedverklaring : verklaring waarmee een tolheffende instantie de algemene voorwaarden bepaalt als bedoeld in artikel 5, 2° van de Beschikking van 6 oktober 2009 en waaraan de dienstverleners moeten voldoen om toegang tot het betrokken tolgebied te verkrijgen;
- 15° de Tolrichtlijn : de Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen, zoals gewijzigd door de Richtlijnen 2006/38/EG en 2011/76/EU;
- 16° de Samenvoegingsovereenkomst : de overeenkomst betreffende de realisatie van een gezamenlijke opdracht in de zin van artikel 19 van wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten, gesloten tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en SOFICO;
- 17° de Tolheffende instantie : het gewest ingeval van de kilometerheffing als belasting op de niet-geconcedeerde wegen, of de concessiehouder ingeval van de kilometerheffing als concessietolgeld op de geconcedeerde wegen;
- 18° het Voertuig : een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen bedoeld of gebruikt, al dan niet uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen en waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt; bij een samenstel van voertuigen is de heffing enkel verschuldigd indien het motorvoertuig bestemd is voor het vervoer van goederen over de weg;
- 19° de Weg : de landwegenis en haar aanhorigheden.
- 8° le Prestataire de services : toute entité juridique acceptée par un percepteur de péage sur son secteur à péage qui offre aux utilisateurs un service, de facturation, de perception, et de transfert du prélèvement kilométrique aux régions ou aux concessionnaires désignés par celles-ci, sur la base de données enregistrées par un dispositif d'enregistrement électronique;
- 9° le Dispositif d'enregistrement électronique : l'équipement électronique embarqué destiné à localiser le véhicule dans lequel il se trouve et qui, avec ou sans l'aide d'un appareil électronique à distance, traite des données pour permettre l'enregistrement des kilomètres ou des parties de kilomètres parcourus, ainsi que le calcul du prélèvement kilométrique sur la base des distances parcourus enregistrées;
- 10° la Route concédée : la route ou la partie de la route dont la gestion est donnée en concession par son gestionnaire;
- 11° le Moyen de paiement garanti : moyens de paiement par lesquels le prestataire de services peut percevoir, à première demande, le prélèvement kilométrique et, le cas échéant, les frais de perception facturés au détenteur du véhicule, sans autre autorisation du détenteur du véhicule et sans que celui-ci ne puisse annuler le paiement qui a été effectué avec le moyen de paiement;
- 12° le Single Service Provider : le prestataire de services avec qui, en exécution du contrat relatif à la réalisation d'un marché conjoint tel que visé au point 16°, un contrat DBFMO est conclu et qui, sous sa responsabilité, met à disposition des régions chargées du contrôle du système de prélèvement kilométrique les dispositifs de contrôle fixes et mobiles;
- 13° Secteur à péage : une partie du réseau routier, en ce compris des structures comme un tunnel, un pont ou un transbordeur, pour lesquels un percepteur de péage perçoit un prélèvement kilométrique ou pour lequel un prélèvement kilométrique peut être perçu, mais dont le tarif est nul;
- 14° la Déclaration du secteur à péage : déclaration par laquelle un percepteur de péage définit les conditions générales telles que visées à l'article 5, 2°, de la Décision du 6 octobre 2009 et auxquelles les prestataires de services doivent satisfaire pour recevoir accès au secteur à péage concerné;
- 15° la Directive péage : la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée par les Directives 2006/38/CE et 2011/76/UE;
- 16° la Convention de marché conjoint : le contrat relatif à la réalisation d'un marché conjoint au sens de l'article 19 de la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services conclu entre la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale et la SOFICO;
- 17° le Percepteur de péages : la région dans le cas où le prélèvement kilométrique est perçu en tant qu'impôt sur les routes non concédées ou le concessionnaire dans le cas où le prélèvement kilométrique est perçu en tant que péage de concession sur les routes concédées;
- 18° le Véhicule : un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes; en cas d'ensemble de véhicules articulés, le prélèvement est dû uniquement si le véhicule à moteur est destiné au transport de marchandises par la route;
- 19° la Route : les routes et leurs dépendances.

Artikel 2
Voorwerp van het akkoord

Het Akkoord regelt de samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden inzake het beheer van de wegen en hun aanhorigheden en tot bepaling van het juridisch stelsel van de landwegenis teneinde ervoor te zorgen dat ieder gewest, elk wat hem betreft, een kilometerheffing invoert met dien verstande dat de kilometerheffing in de drie gewesten voor de eerste keer gelijktijdig verschuldigd wordt.

Met respect voor de eigenheid van en de na te streven doelstellingen door elk gewest, beoogt dit Akkoord die aangelegenheden gezamenlijk af te spreken of die regelingen vast te stellen die zijn vereist om de invoering, de organisatie en handhaving van de kilometerheffing in de drie gewesten doelmatig en kostenefficiënt te realiseren.

HOOFDSTUK II
De invoering van de kilometerheffing

Artikel 3
Invoering van de kilometerheffing

§ 1. – Het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voeren, elk wat hen betreft, bij decreet respectievelijk ordonnantie een kilometerheffing in waarvan, met uitzondering van de reeds bestaande concessietolgelden, de verschuldigdheid gelijktijdig en ten vroegste ingaat op 1 januari 2016.

Deze decreten en ordonnantie voorzien erin dat de respectievelijke gewestregeringen het ogenblik bepalen waarop de kilometerheffing voor het eerst verschuldigd is, met dien verstande dat de verschuldigdheid gelijktijdig en ten vroegste op 1 januari 2016 ingaat.

§ 2. – Onder kilometerheffing wordt verstaan :

1° de belasting die verschuldigd is wegens het gebruik dat een voertuig maakt van een niet-geconcedeerde weg.

of

2° het concessietolgeld dat een concessiehouder heft krachtens een met het gewest aangegane beheersovereenkomst of concessieovereenkomst, als vergoeding voor het gebruik dat een voertuig maakt van een aan hem geconcedeerde weg.

Artikel 4
De verschuldigdheid van de kilometerheffing door de houder van het voertuig en de elektronische registratievoorziening

§ 1. – De kilometerheffing is verschuldigd door de houder van het voertuig per kilometer of gedeelte van een kilometer door een welbepaald voertuig afgelegd, op het ogenblik dat de kilometer of het gedeelte van de kilometer wordt afgelegd en geregistreerd.

De registratie geschiedt met behulp van een elektronische registratievoorziening.

§ 2. – Elk voertuig dat niet volgens artikel 9 is vrijgesteld, wordt, voorafgaand aan het gebruik van enige weg, verplicht uitgerust met een daartoe ter beschikking gestelde elektronische registratievoorziening. De houder van het voertuig sluit daartoe de in artikel 5 bedoelde overeenkomst met een dienstverlener.

§ 3. – Bij gebrek aan registratie, om welke reden ook, is de kilometerheffing door de houder van het voertuig verschuldigd in de vorm van een forfaitair bedrag. Het bedrag is verschuldigd wanneer het gebruik van de weg door een observatiesysteem of een daartoe bevoegd personeelslid

Article 2
Objet de l'accord

L'Accord régit la coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale dans l'exercice de leurs compétences respectives en matière de gestion des routes et de leurs dépendances et en matière de fixation du régime juridique de la voirie terrestre, en vue d'introduire, chaque région pour ce qui la concerne, un système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois régions. Le prélèvement kilométrique sera dû pour la première fois simultanément dans les trois régions.

Tout en respectant les spécificités de chaque région et les objectifs à poursuivre par chacune d'entre elles, cet Accord vise à régler conjointement ces matières ou à définir les règles requises afin d'introduire, d'organiser et de contrôler, de manière efficace et rentable, le prélèvement kilométrique dans les trois régions.

CHAPITRE II
L'introduction du prélèvement kilométrique

Article 3
Introduction du prélèvement kilométrique

§ 1^{er}. – La Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale introduisent, chacune pour ce qui la concerne, par décret ou ordonnance, un prélèvement kilométrique qui, à l'exception des péages de concession qui existent déjà, devient exigible simultanément dans les trois régions et au plus tôt le 1^{er} janvier 2016.

Ces décrets et ordonnance prévoient que les gouvernements régionaux respectifs déterminent le moment où le prélèvement kilométrique est dû pour la première fois, étant entendu que l'exigibilité doit commencer au même moment et au plus tôt le 1^{er} janvier 2016.

§ 2. – On entend par prélèvement kilométrique :

1° l'impôt dû pour l'usage, par un véhicule, d'une route non concédée.

ou

2° la redevance qu'un concessionnaire perçoit en vertu d'un contrat de gestion ou d'un contrat de concession conclu avec la région, comme rémunération pour l'usage, par un véhicule, d'une route qui lui est concédée.

Article 4
L'exigibilité du prélèvement kilométrique par le détenteur du véhicule et le dispositif d'enregistrement électronique

§ 1^{er}. – Le prélèvement kilométrique est dû par le détenteur du véhicule par kilomètre ou partie de kilomètre parcouru par le véhicule, au moment où le kilomètre ou la partie de kilomètre est parcouru et enregistré.

L'enregistrement est effectué à l'aide d'un dispositif d'enregistrement électronique.

§ 2. – Chaque véhicule qui n'est pas exonéré en vertu de l'article 9, est obligatoirement muni, préalablement à l'utilisation d'une quelconque route, d'un dispositif d'enregistrement électronique mis à disposition à cet effet. Le détenteur du véhicule conclut, à cet effet, le contrat visé à l'article 5 avec un prestataire de services.

§ 3. – En l'absence d'enregistrement, pour quelque raison que ce soit, le prélèvement kilométrique est dû par le détenteur du véhicule sous la forme d'un montant forfaitaire. Le montant est dû lorsque l'utilisation de la voirie est constatée par un système d'observation ou par un membre

van een gewest wordt vastgesteld en geldt voor een periode van 24 uur, ongeacht het gewest waarin de weg is gelegen.

§ 4. – De houder van het voertuig is degene, hetzij :

- a. op wiens naam het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen;
- b. op wiens naam het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij het buitenlands geldende equivalent van de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen;
- c. die het voertuig waarvoor geen kenteken is ingeschreven bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen of zijn equivalent in het buitenland, feitelijk ter beschikking heeft.

Voor de toepassing van hetgeen is bepaald in het vorige lid, onder c), wordt de bestuurder van het voertuig beschouwd als degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt, in geval van een samenstel van voertuigen, het kenteken van het motorvoertuig bedoeld.

In afwijking van hetgeen is bepaald in het eerste lid a) en b), kan de houder van het voertuig, indien het voertuig door de houder ervan bestendig of gewoonlijk ter beschikking is gesteld van een derde door verhuur, leasing of enige andere overeenkomst, die derde na hun gezamenlijk akkoord, aanduiden als de houder van het voertuig. De initiële houder van het voertuig blijft solidair aansprakelijk voor de goede uitvoering van de verplichtingen van de voormelde derde.

Artikel 5

De inning, de invordering en de handhaving van de kilometerheffing en de overeenkomst tussen de houder van het voertuig en zijn dienstverlener

De gewesten werken bij decreet respectievelijk ordonnantie en hun uitvoeringsbesluiten een innings-, invorderings- en handhavingssysteem uit dat onder meer is gesteund op de hiernavolgende principes :

- 1° voorafgaand aan het gebruik van enige weg, sluit de houder van het voertuig een overeenkomst naar burgerlijk recht met een dienstverlener naar zijn keuze die aan de houder van het voertuig een elektronische registratievoorziening voor zijn voertuig ter beschikking stelt. De houder van het voertuig is verantwoordelijk voor de correctheid van de gegevens die hij aanlevert betreffende het voertuig waarvoor hij een overeenkomst sluit met de dienstverlener;
- 2° de Single Service Provider is ertoe gehouden om, zonder discriminatie, met elke houder van een voertuig die daar om verzoekt, een overeenkomst zoals bedoeld in 1° te sluiten;
- 3° binnen het kader van deze overeenkomst int de dienstverlener in naam en voor rekening van de tolheffende instantie de volgens artikel 4, § 1, verschuldigde heffing bij de houder van het voertuig waarmee hij de overeenkomst is aangegaan;
- 4° de dienstverlener stort de volgens artikel 4, § 1, verschuldigde heffing aan de tolheffende instantie;
- 5° de dienstverlener beschikt over de mogelijkheid om de houder van het voertuig contractueel te verplichten tot het gebruik van gegarandeerde betaalmiddelen tot een door het gewest nader te bepalen bedrag;
- 6° door het sluiten van de in 1° bedoelde overeenkomst en zolang deze bestaat en de rechtmatige schorsing van de uitvoering ervan door de dienstverlener niet is meegedeeld aan de tolheffende instantie, kan de door de houder van het voertuig verschuldigde heffing waarop de overeenkomst betrekking heeft enkel worden ingevorderd bij de dienstver-

du personnel régional compétent. Ce montant couvre une utilisation de 24 heures, quelle que soit la Région dans laquelle la voirie est située.

§ 4. – Le détenteur du véhicule est la personne, soit :

- a. au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules;
- b. au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'équivalent étranger de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules;
- c. qui dispose dans les faits du véhicule pour lequel aucune immatriculation n'a été enregistrée auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules ou de son équivalent étranger.

Pour l'application de ce qui est prévu à l'alinéa précédent, sous c), le conducteur du véhicule est considéré comme celui qui dispose dans les faits du véhicule.

Pour l'application du premier alinéa, il y a lieu d'avoir égard, dans le cas d'un ensemble de véhicules articulés, à l'immatriculation du véhicule à moteur.

Par dérogation à ce qui est prévu au premier alinéa, a) et b), le détenteur du véhicule peut, lorsqu'il met le véhicule, de façon permanente ou habituelle, par location, leasing ou tout autre contrat, à la disposition d'un tiers, convenir avec ce dernier que celui-ci sera considéré comme détenteur du véhicule. Le détenteur originel du véhicule reste solidairement tenu à la bonne exécution des obligations du tiers susmentionné.

Article 5

La perception, le recouvrement et le contrôle du prélèvement kilométrique et le contrat entre le détenteur du véhicule et son prestataire de services

Les régions élaborent par décret ou ordonnance et leurs arrêtés d'exécution un système de perception, de recouvrement et de contrôle, fondé, entre autres, sur les principes suivants :

- 1° préalablement à l'utilisation d'une route quelconque, le détenteur du véhicule conclut un contrat de droit civil avec un prestataire de services de son choix qui met à sa disposition un dispositif d'enregistrement électronique pour son véhicule. Le détenteur du véhicule est responsable de l'exactitude des informations qu'il fournit concernant le véhicule pour lequel il conclut un contrat avec le prestataire de services;
- 2° le Single Service Provider est tenu de conclure le contrat visé au point 1°, avec tout détenteur d'un véhicule qui lui en fait la demande, sans discrimination;
- 3° dans le cadre de ce contrat, le prestataire de services perçoit, au nom et pour le compte du percepteur de péages, auprès du détenteur du véhicule avec lequel il a conclu un contrat, le prélèvement kilométrique dû en vertu de l'article 4, § 1^{er};
- 4° le prestataire de services verse le prélèvement dû en vertu de l'article 4, § 1^{er}, au percepteur de péages;
- 5° prévoir la possibilité pour le prestataire de services d'obliger contractuellement le détenteur du véhicule à utiliser des moyens de paiement garantis pour un montant à déterminer par la région;
- 6° par la conclusion du contrat visé au point 1° et aussi longtemps que celui-ci existe et que son exécution n'est pas régulièrement suspendue et notifiée par le prestataire de services au percepteur de péages, le prélèvement kilométrique dont est redevable le détenteur du véhicule en application du contrat ne peut être recouvré qu'auprès du prestataire

- lener voor zover het bedrag van de verschuldigde heffing per houder van het voertuig kan worden bepaald;
- 7° de uitvoering van de in 1° bedoelde overeenkomst kan door de dienstverlener enkel worden geschorst wanneer de houder van het voertuig :
- niet voldoet aan zijn betalingsverplichtingen jegens de dienstverlener, zoals die in de in 1° bedoelde overeenkomst zijn bepaald;
 - in voorkomend geval, geen of een ontoereikend gegarandeerd betaalmiddel ter beschikking heeft gesteld;
 - een gebruik maakt van de elektronische registratievoorziening dat strijdig is met de gebruiksaanwijzing die door de dienstverlener ter beschikking is gesteld;
 - nalaat een defect aan de elektronische registratievoorziening te melden;
 - de instructies van de dienstverlener niet opvolgt met het oog op de vervanging of de herstelling van de defecte elektronische registratievoorziening;
- 8° de verschuldigde heffing wordt direct invorderbaar bij de houder van het voertuig vanaf het ogenblik van de in 6° bedoelde mededeling tot schorsing aan de tolheffende instantie;
- 9° bij niet of onvoldoende storting van de verschuldigde heffing als bedoeld in 6° door de dienstverlener, zal dit bedrag bij de dienstverlener bij dwangbevel of, in voorkomend geval, voor de hoven en rechtbanken worden ingevorderd, voor zover de tolheffende instantie, al naargelang van het geval, hetzij op basis van de overeenkomst met de dienstverlener, hetzij op basis van de DBFMO-overeenkomst met de Single Service Provider voor deze niet of onvoldoende storting hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk niet is gecompenseerd;
- 10° elk gewest is, met toepassing van het verticaliteitsbeginsel, onverminderd de in dit Akkoord overeengekomen wederzijdse rechtshulp, bevoegd voor de handhaving van de kilometerheffing op zijn grondgebied.

Artikel 6
Tariefmethodologie voor de kilometerheffing
als concessietolgeld

§ 1. – Het tarief van de kilometerheffing zal worden bepaald in overeenstemming met de bepalingen van de Tolrichtlijn.

§ 2. – De kilometerheffing zal bij decreet respectievelijk ordonnantie worden vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule :

$$\sum_W T_w \times K_w$$

waarbij :

1° T_w = het in § 3 bedoeld tarief, dat geldt voor het gebruik van een in § 3, 3°, van dit artikel bedoeld wegtype, exclusief BTW;

2° K_w = het in § 4 bedoeld aantal kilometers of gedeelte van kilometers dat voor het gebruik van een in § 3, 3°, van dit artikel bedoeld wegtype aangerekend wordt;

3° W = de in § 3, 3° bedoelde wegtypes.

de service pour autant que le montant du prélèvement kilométrique dû par le détenteur de véhicule puisse être déterminé;

7° l'exécution du contrat visé au point 1° ne peut être suspendue par le prestataire de service uniquement lorsque le détenteur du véhicule :

- ne satisfait pas à ses obligations de paiement à l'égard du prestataire de services telles que déterminées par le contrat visé au point 1°;
- le cas échéant, n'a pas mis à disposition de moyen de paiement garanti ou de moyen de paiement garanti suffisant;
- fait un usage du dispositif d'enregistrement électronique qui est contraire au mode d'emploi mis à disposition par le prestataire de services;
- néglige de signaler un défaut au dispositif d'enregistrement électronique;
- ne suit pas les instructions du prestataire de services en vue du remplacement ou de la réparation du dispositif d'enregistrement électronique défectueux;

8° le prélèvement kilométrique dû est directement recouvrable auprès du détenteur du véhicule, à partir de la notification de suspension, visée au point 6°, qui en est faite au percepteur de péages;

9° au cas où le prestataire de services ne verse pas le prélèvement kilométrique visé au point 6°, ou qu'il n'en verse qu'une partie, le montant restant en souffrance sera recouvré par contrainte, ou le cas échéant, devant les cours et tribunaux pour autant que le percepteur de péages n'ait pas été compensé soit dans son ensemble, soit partiellement, selon les cas, soit sur base du contrat conclu avec le prestataire de services, soit sur base du contrat DBFMO avec le Single Service Provider pour le montant qui n'a pas été versé ou qui n'a que partiellement été versé;

10° en application du principe de la verticalité, chaque région est compétente pour contrôler le prélèvement kilométrique sur son territoire, sans préjudice de l'assistance judiciaire mutuelle établie par le présent Accord.

Article 6
Méthodologie de tarification pour le prélèvement kilométrique
en tant que péage de concession

§ 1^{er}. – Le tarif du prélèvement kilométrique sera établi conformément aux dispositions de la Directive péage.

§ 2. – Le prélèvement kilométrique sera établi par décret, ou par ordonnance, sur base de la formule suivante :

$$\sum_W T_w \times K_w$$

où :

1° T_w = le tarif visé au § 3, hors TVA, qui est applicable pour l'usage d'un type de route visé au § 3, 3°;

2° K_w = le nombre de kilomètres ou parties de kilomètres visé au § 4, qui est porté en compte pour l'usage d'un type de route visé au § 3, 3°, du présent article;

3° W = les types de routes visés au § 3, 3°.

§ 3. – De hoogte van het tarief T_w , uitgedrukt in eurocenten, zal als volgt worden bepaald :

$$T_w = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N)$$

waarbij :

1° F = factor, die 1 is voor de in 3° bedoelde wegtypes, en 0 voor alle andere wegtypes.

2° BT = basistarief van de kilometerheffing.

3° A = variatie in functie van wegtype W met een tarief hoger dan nul eurocent.

De wegtypes op basis waarvan kan worden gedifferentieerd zijn :

- autosnelwegen en autosnelwegrings;
- overige gewestwegen met een tarief hoger dan nul eurocent.

De wegen die onder één van de voorgaande wegtypes vallen, worden door of krachtens de decreten respectievelijk ordonnantie aangeduid.

4° G = variatie in functie van gewichtsklasse van het voertuig, gedifferentieerd volgens volgende categorieën :

- MTM hoger dan 3,5 ton tot en met 12 ton;
- MTM hoger dan 12 ton tot en met 32 ton;
- MTM hoger dan 32 ton.

5° E_N = variatie in functie van EURO-emissieklasse.

6° a , b en c = factoren die de waarde van A , G en E_N bepalen.

In het geval F gelijk is aan 1, mag het tarief nooit lager zijn dan nul eurocent.

§ 4. – Het in § 2 aantal aan te rekenen kilometers K_w wordt bepaald volgens volgende formule :

$$K_w = K_M \times C$$

waarbij :

1° K_M = het aantal per kalenderdag geregistreerde kilometers, gereden op het in § 3, 3° bedoelde wegtype;

2° C = correctiefactor ter compensatie van onnauwkeurige registratie, met waarde 0,985.

Artikel 7

Tariefmethodologie voor de kilometerheffing als belasting

§ 1. – Het tarief van de kilometerheffing zal worden bepaald in overeenstemming met de bepalingen van de Tolrichtlijn.

§ 2. – De kilometerheffing zal bij decreet respectievelijk ordonnantie worden vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule :

$$\sum_W T_w \times K_w$$

waarbij :

§ 3. – Le tarif T_w , exprimé en centimes d'euros, est déterminé comme suit :

$$T_w = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N)$$

où :

1° F = facteur équivalent à 1 pour les types de route visés au 3°, et à 0 pour tous les autres types de routes.

2° BT = tarif de base du prélèvement kilométrique.

3° A = variation en fonction du type de route W à tarif supérieur à zéro centime.

Les types de route qui peuvent être distingués sont :

- autoroutes et rings autoroutiers;
- autres routes régionales à taux d'imposition supérieur à zéro centime.

Les routes qui appartiennent à l'un ou l'autre de ces types de route, sont désignées par ou en vertu de décrets, ou d'ordonnance;

4° G = variation en fonction de la catégorie de poids du véhicule, différenciée selon les catégories suivantes :

- MMA supérieure à 3,5 tonnes jusque et y compris 12 tonnes;
- MMA supérieure à 12 tonnes jusque et y compris 32 tonnes;
- MMA supérieure à 32 tonnes.

5° E_N = variation en fonction de la classe d'émission EURO.

6° a , b et c = facteurs qui déterminent la valeur de A , G et E_N .

Dans le cas où F vaut 1, le tarif ne peut jamais être inférieur à zéro centime d'euros.

§ 4. – Le nombre K_w de kilomètres à prendre en compte, visé au § 2, est déterminé selon la formule suivante :

$$K_w = K_M \times C$$

où :

1° K_M = le nombre de kilomètres enregistré par jour calendrier, parcourus sur les types de route visés au § 3, 3°;

2° C = facteur de correction appliqué pour compenser les imprécisions de l'enregistrement, d'une valeur de 0,985.

Article 7

Méthodologie de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que taxe

§ 1^{er}. – Le tarif du prélèvement kilométrique sera établi conformément aux dispositions de la Directive péage.

§ 2. – Le prélèvement kilométrique sera établi par décret, ou par ordonnance, sur base de la formule suivante :

$$\sum_W T_w \times K_w$$

où :

1° T_w = het in § 3 bedoeld tarief, dat geldt voor het gebruik van een in § 3, 3°, van dit artikel bedoeld wegtype;

2° K_w = het in § 4 bedoeld aantal kilometers of gedeelte van kilometer dat voor het gebruik van een in § 3, 3°, van dit artikel bedoeld wegtype aangerekend wordt;

3° W = de in § 3, 3° bedoelde wegtypes.

§ 3. – De hoogte van het tarief T_w , uitgedrukt in eurocenten, zal als volgt worden bepaald :

$$T_w = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N + E_x)$$

waarbij :

1° F = factor, die 1 is voor de in 3° bedoelde wegtypes, en 0 voor alle andere wegtypes.

2° BT = basistarief van de kilometerheffing.

3° A = variatie in functie van wegtype W met een tarief hoger dan nul eurocent.

De wegtypes op basis waarvan kan worden gedifferentieerd zijn :

- autosnelwegen en autosnelwegings;
- overige gewestwegen met een tarief hoger dan nul eurocent;
- gemeentewegen met een tarief hoger dan nul eurocent.

De wegen die onder één van de voorgaande wegtypes vallen, worden door of krachtens de decreten respectievelijk ordonnantie aangeduid.

4° G = variatie in functie van gewichtsklasse van het voertuig, gedifferentieerd volgens volgende categorieën :

- MTM hoger dan 3,5 ton tot en met 12 ton;
- MTM hoger dan 12 ton tot en met 32 ton;
- MTM hoger dan 32 ton.

5° E_N = variatie in functie van EURO-emissieklasse.

6° a , b en c = factoren die de waarde van A , G en E_N bepalen.

In het geval F gelijk is aan 1, mag het tarief nooit lager zijn dan nul eurocent.

7° E_x = toeslag in functie van de externe kosten, veroorzaakt door het voertuig.

De tarieven worden geïndexeerd in functie van de index van de consumptieprijzen en technologische evolutie.

§ 4. – Het in § 2 aantal aan te rekenen kilometers K_w wordt bepaald volgens volgende formule :

$$K_w = K_M \times C$$

waarbij :

1° K_M = het aantal per kalenderdag geregistreerde kilometers, gereden op het in § 3, 3° bedoeld wegtype;

2° C = correctiefactor ter compensatie van onnauwkeurige registratie, met waarde 0,985.

1° T_w = le tarif visé au § 3, qui est applicable pour l'usage d'un type de route visé au § 3, 3°;

2° K_w = le nombre de kilomètres ou parties de kilomètres visé au § 4, qui est porté en compte pour l'usage d'un type de route visé au § 3, 3°, du présent article;

3° W = les types de routes visés au § 3, 3°.

§ 3. – Le tarif T_w , exprimé en centimes d'euros, est déterminé comme suit :

$$T_w = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N + E_x)$$

où :

1° F = facteur équivalent à 1 pour les types de route visés au 3°, et à 0 pour tous les autres types de routes.

2° BT = tarif de base du prélèvement kilométrique.

3° A = variation en fonction du type de route W à tarif plus grand que zéro.

Les types de route qui peuvent être distingués sont :

- autoroutes et rings autoroutiers;
- autres routes régionales à taux d'imposition supérieur à zéro centime;
- routes communales à taux d'imposition supérieur à zéro centime.

Les routes qui appartiennent à l'un ou l'autre de ces types de route, sont désignées par ou en vertu de décrets, ou d'ordonnance.

4° G = variation en fonction de la catégorie de poids du véhicule, différenciée selon les catégories suivantes :

- MMA supérieure à 3,5 tonnes jusque et y compris 12 tonnes;
- MMA supérieure à 12 tonnes jusque et y compris 32 tonnes;
- MMA supérieure à 32 tonnes.

5° E_N = variation en fonction de la classe d'émission EURO.

6° a , b et c = facteurs qui déterminent la valeur de A , G et E_N .

Dans le cas où F vaut 1, le tarif ne peut jamais être inférieur à zéro centime.

7° E_x = supplément dû en fonction des coûts externes, engendrés par le véhicule.

Les tarifs sont indexés sur la base de l'index des prix à la consommation et de l'évolution technologique.

§ 4. – Le nombre K_w de kilomètres à prendre en compte, visé au § 2, est déterminé selon la formule suivante :

$$K_w = K_M \times C$$

où :

1° K_M = le nombre de kilomètres enregistré par jour calendrier, parcourus sur les types de route visé au § 3, 3°;

2° C = facteur de correction appliqué pour compenser les imprécisions de l'enregistrement, d'une valeur de 0,985.

Artikel 8
Tariefwijzigingen

Wijzigingen aan het tarief door een gewest moeten ten minste vier maanden vóór de inwerkingtreding van de wijziging worden genotificeerd aan de overige gewesten. Alleen tijdens het eerste jaar dat de kilometerheffing operationeel is, dient de termijn slechts 1 maand te bedragen.

Artikel 9
Vrijstellingen

§ 1. – Zijn vrijgesteld van de kilometerheffing :

- 1° de voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor en door defensie, bescherming burgerbevolking, brandweer en politie en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;
- 2° de voertuigen die speciaal en uitsluitend voor medische doeleinden zijn uitgerust en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;
- 3° de voertuigen die slechts af en toe op de openbare weg in België rijden en die uitsluitend worden gebruikt voor landbouw, tuinbouw, veehouderij en bosbouwwerkzaamheden.

§ 2. – De houder van het voertuig die om vrijstelling verzoekt, kan het voordeel ervan slechts verkrijgen of behouden indien hij de vervulling van de vrijstellingsvoorwaarden bewijst.

§ 3. – De houder van het in paragraaf 1 bedoelde voertuig richt de aanvraag voor een vrijstelling aan het gewest waar de natuurlijke persoon of rechtspersoon gevestigd is op wiens naam het voertuig ingeschreven is of moet zijn. Voor de overige als in paragraaf 1 bedoelde voertuigen, richt de houder de aanvraag voor een vrijstelling tot Viapass. Viapass verstuurt de aanvraag aan het meest gereede gewest, dat een beslissing neemt over de aanvraag.

Elk Gewest draagt er zorg voor dat zijn beslissingen inzake vrijstellingen, in toepassing van het vorige lid, onmiddellijk kenbaar worden gemaakt aan Viapass.

Voertuigen waarvoor een gewest op basis van het vorige lid een vrijstelling verleent, worden door de andere gewesten van rechtswege vrijgesteld.

§ 4. – Een gewest kan na overleg met de overige gewesten bijkomende vrijstellingen invoeren. De wijziging treedt in werking ten vroegste vier maanden na de notificatie ervan aan de andere gewesten.

Elk Gewest draagt er zorg voor dat zijn beslissingen inzake vrijstellingen, in toepassing van het vorige lid, onmiddellijk kenbaar worden gemaakt aan Viapass.

Artikel 10
Afzien van de heffing van het Eurovignet

Met het oog op het beëindigen van het gemeenschappelijk gebruiksrecht bedoeld in artikel 3 van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, verzoeken de Regeringen van de drie gewesten, gelijktijdig, de Koning om, overeenkomstig artikel 17, 2° van het Verdrag schriftelijk kennis te geven aan de Depositaris van het Verdrag dat, wat België betreft, wordt afgezien van de heffing van het Eurovignet.

Article 8
Modifications du tarif

Les modifications apportées au tarif par une région doivent être notifiées aux autres régions au moins quatre mois avant que ces modifications n'entrent en vigueur. Ce délai n'est que d'un mois pendant la première année où le prélèvement kilométrique est opérationnel.

Article 9
Exonérations

§ 1^{er}. – Sont exonérés du prélèvement kilométrique :

- 1° les véhicules qui sont utilisés exclusivement pour et par la défense, la protection civile, les services d'incendie et de police, et sont reconnaissables en tant que tel;
- 2° les véhicules qui sont équipés spécialement et exclusivement à des fins médicales et sont reconnaissables en tant que tel;
- 3° les véhicules qui sont utilisés seulement parfois sur la voie publique et qui sont utilisés exclusivement pour l'agriculture, l'horticulture, l'aquaculture et la sylviculture.

§ 2. – Le détenteur d'un véhicule qui sollicite une exonération, ne peut en obtenir ou en conserver le bénéfice que s'il prouve qu'il remplit les conditions de l'exonération.

§ 3. – Le détenteur d'un véhicule visé au paragraphe 1^{er} adresse sa demande d'exonération à la région où est établie la personne morale ou physique au nom de laquelle le véhicule est ou doit être immatriculé. Pour les autres véhicules visés au paragraphe 1^{er}, le détenteur adresse sa demande d'exonération à Viapass. Viapass transmet la demande à la région la plus diligente, qui statue sur la demande.

Chaque région prend soin de communiquer immédiatement à Viapass les décisions d'exonérations prises en vertu de l'alinéa précédent.

Les véhicules pour lesquels une région octroie une exonération en vertu de l'alinéa précédent, sont exonérés de plein droit par les autres régions.

§ 4. – Une région peut, après concertation avec les autres régions, introduire des exonérations supplémentaires. La modification entre en vigueur au plus tôt quatre mois après la notification de celle-ci aux autres régions.

Chaque région prend soin de communiquer immédiatement à Viapass les décisions d'exonérations prises en vertu de l'alinéa précédent.

Article 10
La renonciation à la perception de l'Eurovignette

En vue de mettre fin au droit d'usage commun visé à l'article 3 de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994 entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas, les Gouvernements des trois régions demandent simultanément au Roi d'informer par écrit le Dépositaire de l'accord, conformément à l'article 17, 2°, de l'Accord, que, pour ce qui concerne la Belgique, il est renoncé à la perception de l'Eurovignette.

*Artikel 11**Uitwisseling van inlichtingen en bijstand
bij de invordering van de heffing*

§ 1. – De bevoegde overheden van de Partijen en de lokale overheden die onder hun toezicht staan, wisselen spontaan de inlichtingen uit die naar verwachting relevant zullen zijn voor de uitvoering van de bepalingen van dit Akkoord of voor de toepassing of de tenuitvoerlegging van de deelstatelijke regelgeving met betrekking tot de kilometerheffing, en zulks ongeacht de aard of de benaming die aan deze heffing wordt gegeven.

De door Partijen ingevolge het vorige lid verkregen inlichtingen worden, in het licht van de openbaarheid van bestuur, op dezelfde wijze geheim gehouden of behandeld als inlichtingen die onder de betrokken deelstatelijke regelgeving zijn verkregen en worden alleen ter kennis gebracht van personen of overheden (daaronder begrepen rechterlijke instanties en administratieve lichamen) die betrokken zijn bij de vestiging of invordering van de in het eerste lid bedoelde heffing, bij de tenuitvoerlegging of vervolging terzake van die heffingen, bij de beslissing in beroepszaken die betrekking hebben op die heffingen, of bij het toezicht daarop. Deze personen of overheden gebruiken die inlichtingen slechts voor die doeleinden. Zij mogen van deze inlichtingen melding maken tijdens openbare rechtszitting, in administratieve beroepsprocedures of in rechterlijke beslissingen.

De bepalingen van het eerste en tweede lid gelden ook voor de uitwisseling en het gebruik van gegevens die naar verwachting relevant zullen zijn voor de toepassing of de tenuitvoerlegging van de regelgeving op de verkeersbelasting op de autovoertuigen en de belasting op de inverkeerstelling.

§ 2. – De Partijen verlenen elkaar spontaan bijstand voor de invordering van de kilometerheffing en de administratieve geldboeten die in voorkomend geval van toepassing zijn.

Viapass staat in voor de coördinatie van deze wederzijdse bijstand.

Wanneer de kilometerheffing in een gewest ingevolge de regelgeving van dat gewest verschuldigd is, aanvaardt de bevoegde handhavingsautoriteit van het daartoe aangezochte gewest om de kilometerheffing, evenals de gebeurlijke administratieve geldboete, op verzoek van de bevoegde handhavingsautoriteit van eerstgenoemde gewest, voor rekening van dat gewest, voorlopig in consignatie te ontvangen overeenkomstig de bepalingen van zijn regelgeving die de handhaving van de kilometerheffing regelen.

*Artikel 12**Storten van de opbrengst van de kilometerheffing*

De dienstverlener dient de door de houder van het voertuig volgens artikel 4, § 1, verschuldigde kilometerheffing aan de betrokken tolheffende instantie te storten in functie van de lokalisatie ervan.

De kilometerheffing en de gebeurlijke interest die zij heeft opgebracht worden gelokaliseerd op de plaats waar de gereden kilometer of het gedeelte van de gereden kilometer door de elektronische voorziening werd geregistreerd.

Op de bedragen die een dienstverlener ontvangt van de houder van het voertuig tot betaling van de kilometerheffing kan geen zekerheid, in welke vorm ook, gevestigd worden.

*Artikel 13**Doorstorten van de opbrengst van de kilometerheffing in de vorm
van een forfaitair bedrag en de administratieve geldboeten*

§ 1. – Wanneer de kilometerheffing, bij gebrek aan registratie, verschuldigd is in de vorm van een forfaitair bedrag zoals bedoeld in arti-

*Article 11**Echange de renseignements et assistance concernant
le recouvrement du prélèvement*

§ 1^{er}. – Les autorités compétentes des Parties et les autorités locales qui sont sous leur tutelle échangent spontanément les renseignements vraisemblablement pertinents pour appliquer les dispositions du présent Accord ou pour l'administration ou l'application de la réglementation régionale relative au prélèvement kilométrique, et ce quelle que soit la nature ou la dénomination de ce prélèvement.

Les renseignements reçus en vertu de l'alinéa précédent par une Partie sont tenus secrets de la même manière que les renseignements obtenus en application de la réglementation régionale concernée, à la lumière du principe de la transparence administrative. Ces renseignements ne sont communiqués qu'aux personnes ou autorités (y compris les tribunaux et organes administratifs) concernées par l'établissement ou le recouvrement du prélèvement visé à l'alinéa précédent, par l'exécution ou les poursuites concernant ce prélèvement, par les décisions sur les recours relatifs à ce prélèvement, ou par le contrôle de ce qui précède. Ces personnes ou autorités n'utilisent ces renseignements qu'à ces fins. Elles peuvent révéler ces renseignements au cours d'audiences publiques de tribunaux ou dans des jugements.

Les dispositions des premier et deuxième alinéas s'appliquent également à l'échange et à l'utilisation de renseignements vraisemblablement pertinents pour l'application ou l'exécution de la réglementation relative à la taxe de circulation et à la taxe de mise en circulation sur les véhicules automobiles.

§ 2. – Les Parties contractantes se prêtent spontanément et mutuellement assistance pour le recouvrement du prélèvement kilométrique et, le cas échéant, des amendes administratives.

Viapass organise la coordination de cette assistance mutuelle.

Dans le cas où le prélèvement kilométrique est dû dans une région en application de la législation de cette région, l'autorité d'une autre région, compétente pour le contrôle, accepte de prendre temporairement en consignation le prélèvement kilométrique et, le cas échéant, l'amende administrative, à la demande de l'autorité de contrôle compétente de la première région, pour le compte de cette région, conformément aux dispositions de sa réglementation qui régissent le contrôle du prélèvement kilométrique.

*Art. 12**Versement des recettes du prélèvement kilométrique*

Le prestataire de services doit verser le prélèvement kilométrique dû par le détenteur du véhicule en vertu de l'article 4, § 1^{er}, au percepteur de péages concerné en fonction de sa localisation.

Le prélèvement kilométrique et les éventuels intérêts qu'il a engendrés sont localisés à l'endroit où le kilomètre parcouru, ou la partie du kilomètre parcourue, a été enregistré par le dispositif d'enregistrement électronique.

Aucune garantie, sous quelque forme que ce soit, ne peut être établie sur les montants qu'un prestataire de service reçoit du détenteur du véhicule aux fins du paiement du prélèvement kilométrique.

*Article 13**Le transfert des recettes du prélèvement kilométrique
sous forme d'un montant forfaitaire et les amendes administratives*

§ 1^{er}. – Lorsqu'à défaut d'enregistrement, le prélèvement kilométrique est dû sous forme d'un montant forfaitaire tel que visé à l'article 4, § 3, du

kel 4, § 3, van dit Akkoord, wordt de opbrengst verdeeld volgens de verdeelsleutel die is bepaald in artikel 14, § 1, tweede lid.

§ 2. – In die gevallen waarin door een gewest tot handhaving wordt overgegaan, komt de opbrengst van de verschuldigde administratieve geldboete waartoe de handhaving aanleiding geeft, toe aan het gewest dat de administratieve geldboete heeft opgelegd en geïnd.

Artikel 14

Bijdrage van de gewesten in de aan de Single Service Provider verschuldigde beschikbaarheidsvergoeding, de eventuele mijlpaalvergoeding en in de gewestspecifieke kosten voor handhavingsvoertuigen en -personeel

§ 1. – Zonder afbreuk te doen aan de gebeurlijke contractuele afspraken ter zake van een gewest met zijn concessiehouder(s), wordt de bijdrage van elk gewest in de door Viapass aan de Single Service Provider op basis van de DBFMO-overeenkomst verschuldigde beschikbaarheidsvergoeding, met inbegrip van een eventuele mijlpaalvergoeding, berekend volgens een vaste verdeelsleutel.

Deze verdeelsleutel wordt initieel op basis van de verhouding van elk gewest in het geraamde aantal afgelegde kilometers door voertuigen bedoeld in artikel 1, 18°, bepaald als volgt :

- Vlaams Gewest : 62,20 %;
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest : 2,18 %;
- Waals Gewest : 35,62 %.

§ 2. – Zonder afbreuk te doen aan de in de vorige paragraaf vermelde verdeelsleutel die ongewijzigd blijft gelden ten aanzien van de Single Service Provider, wordt de verdeelsleutel vierjaarlijks aangepast in de verhouding tussen de gewesten onderling. Daartoe berekent Viapass om de vier jaar de werkelijk geconstateerde afgelegde kilometers in het voorgaande jaar om het in paragraaf 1 vermelde percentage te bepalen.

§ 3. – Elke gewest draagt zelf de kosten voor de handhavingsvoertuigen en het -personeel die vereist zijn of zullen worden ingezet op vraag en volgens de behoeften van elk gewest. De verdeelsleutel, zoals vermeld in de eerste paragraaf, geldt niet voor de in deze paragraaf vermelde kosten, ook niet wanneer deze voorkomen in de beschikbaarheidsvergoeding.

Artikel 15

Doorbetalingsverplichting

Er wordt door elk gewest bij decreet respectievelijk ordonnantie voorzien in een doorbetalingsverbintenis waarbij het gewest instaat voor de betaling van alle bedragen die onder de DBFMO-overeenkomst door Viapass aan de Single Service Provider verschuldigd zijn wanneer tijdens de looptijd van die overeenkomst, om welke reden ook, Viapass hier zelf niet (meer) voor zorgt of kan zorgen.

De in het vorige lid bedoelde doorbetalingsverbintenis van een gewest blijft beperkt tot het aandeel van dat gewest in de in het vorige lid bedoelde bedragen berekend volgens de in artikel 14, § 1, tweede lid bepaalde verdeelsleutel.

Artikel 16

Aanrekenen van de boetes en kortingen in toepassing van de DBFMO-overeenkomst

§ 1. – Indien op de aan de Single Service Provider onder de DBFMO-overeenkomst verschuldigde vergoedingen op basis van die DBFMO-overeenkomst enig bedrag wordt aangerekend, naar aanleiding van onder meer de toepassing van boetepunten, prestatiekortingen; beschikbaar-

présent Accord, les recettes sont partagées selon la clé de répartition fixée à l'article 14, § 1^{er}, deuxième alinéa.

§ 2. – Si une région procède à un contrôle, les recettes de l'amende administrative due à laquelle le contrôle donne lieu reviennent à la région qui a imposé et recouvré l'amende administrative.

Article 14

La contribution des régions à l'indemnité de mise à disposition due au Single Service Provider, à l'éventuel paiement d'étape et aux coûts régionaux spécifiques pour les véhicules et le personnel de contrôle

§ 1^{er}. – Sans porter préjudice aux éventuels accords contractuels entre une région et ses concessionnaires, la contribution de chaque région à l'indemnité de mise à disposition – en ce compris l'éventuel paiement d'étape, due par Viapass au Single Service Provider en vertu du contrat DBFMO, est calculée selon une clé de répartition fixe.

Cette clé de répartition est initialement, sur base de la part représentée par chaque région dans le nombre estimé de kilomètres parcourus par les véhicules visés à l'article 1^{er}, 18°, déterminée comme suit :

- Région flamande : 62,20 %;
- Région de Bruxelles-Capitale : 2,18 %;
- Région wallonne : 35,62 %.

§ 2. – Sans faire préjudice à la clé de répartition définie au paragraphe précédent qui reste invariablement d'application à l'égard du Single Service Provider, dans les rapports mutuels des régions la clé de répartition est adaptée tous les quatre ans. A cette fin, Viapass établit tous les quatre ans les kilomètres effectivement parcourus l'année précédente et ce afin de calculer le pourcentage mentionné au paragraphe premier.

§ 3. – Chaque Région supporte elle-même les coûts liés aux véhicules et au personnel de contrôle qui sont requis ou qui seront utilisés à la demande et selon les besoins de chaque région. La clé de répartition telle que mentionnée au premier paragraphe ne s'applique pas aux coûts dont il est question dans le présent paragraphe, même quand ces coûts font partie de l'indemnité de mise à disposition.

Article 15

Obligation de continuation de paiement

Chaque région prévoit par décret, ou par ordonnance, un engagement de continuation de paiement, par laquelle la région se porte garante du paiement de tous les montants qui sont dus, en vertu du contrat DBFMO, par Viapass au Single Service Provider lorsque, pendant la durée du contrat, Viapass n'a pas (plus) pu elle-même, pour une raison quelconque, assurer ce paiement.

L'obligation de continuation de paiement visée à l'alinéa précédent est limitée à la part de cette région dans les montants visés à l'alinéa précédent, calculée conformément à la clé de répartition déterminée à l'article 14, § 1^{er}, deuxième alinéa.

Article 16

Imputation des amendes et des réductions en application du contrat DBFMO

§ 1^{er}. – Si un montant est imputé, sur la base du contrat DBFMO, aux indemnités dues au Single Service Provider dans le cadre du contrat DBFMO, par exemple à la suite de l'application des points de pénalité, des réductions de prestations, des réductions de mise à disposition, des malus,

heidskortingen, malussen, enz. komt de opbrengst daarvan toe aan het gewest op het grondgebied waarvan het feit, de gebeurtenis of het gegeven dat tot het in mindering te brengen bedrag aanleiding heeft gegeven, zich heeft voorgedaan. De verrekening hiervan gebeurt door de gewesten onderling en laat de betaling van de beschikbaarheidsvergoeding op basis van de in artikel 14, § 1, tweede lid bepaalde verdeelsleutel onverlet.

In alle andere gevallen, komt de in het vorige lid bedoelde opbrengst toe ten goede aan de gewesten volgens de in artikel 14, § 1, tweede lid, bepaalde verdeelsleutel.

Artikel 17
Aanrekenen van bonussen

De bonus die onder de DBFMO-overeenkomst aan de Single Service Provider, bovenop de beschikbaarheidsvergoeding, verschuldigd is, wordt vergoed door het gewest dat de begunstigde is van de prestatie boven de in de DBFMO-vastgestelde prestatienorm. De verrekening hiervan gebeurt door de gewesten onderling en laat de betaling van de beschikbaarheidsvergoeding op basis van de in artikel 14, § 1, tweede lid bepaalde verdeelsleutel onverlet.

Indien het genot van dergelijke meerprestatie niet kan worden toegekend aan een of meer gewesten op grond van het lokalisatiecriterium, zijnde de plaats waar de meerprestatie zich heeft voorgedaan, draagt elk gewest bij in de aan de Single Service Provider verschuldigde bonus volgens de in artikel 14, § 1, tweede lid bepaalde verdeelsleutel.

HOOFDSTUK III
**De oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven
Interregionaal Samenwerkingsverband, genaamd Viapass**

AFDELING 1
Oprichting van Viapass

Artikel 18
Oprichting, rechtsvorm en maatschappelijk kapitaal

§ 1. – Het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest richten een gemeenschappelijke instelling op zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, genaamd « Viapass ». Deze instelling, die rechtspersoonlijkheid geniet, neemt, als Interregionaal Samenwerkingsverband, de rechtsvorm aan van een publiekrechtelijk vormgegeven opdrachthoudende vereniging waarvan de kenmerken vastgesteld zijn door of krachtens de bepalingen van dit Akkoord.

De gewestregeringen stellen gezamenlijk de eerste statuten van Viapass vast. Latere wijzigingen aan de statuten worden door de Raad van Bestuur van Viapass aangenomen met inachtneming van de bepalingen van dit Akkoord en dienen door elke gewestregering te worden goedgekeurd. De statuten, evenals de latere wijzigingen ervan, worden in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

§ 2. – De verbintenissen van Viapass hebben geen handelskarakter. Haar daden zijn geen daden van koophandel.

§ 3. – Viapass is niet onderworpen aan de bepalingen van de wet van 31 januari 2009 betreffende de continuïteit van de ondernemingen noch aan die van de faillissementswet van 8 augustus 1997.

§ 4. – Enkel de gewesten zijn lid van de vereniging.

Het kapitaal van de vereniging bedraagt 498.000 euro. Dit bedrag wordt bij oprichting volledig volgestort, elk voor één derde, door het Vlaamse Gewest, door het Waalse Gewest en door het Brussels Hoofdstedelijke Gewest.

etc., les recettes qui en découlent reviennent à la région sur le territoire de laquelle le fait, l'événement ou l'élément ayant donné lieu au montant imputable s'est produit. Le règlement de celles-ci est effectué entre les régions et ne porte pas atteinte au paiement de l'indemnité de mise à disposition sur la base de la clé de répartition déterminée à l'article 14, § 1^{er}, deuxième alinéa.

Dans tous les autres cas, les recettes visées à l'alinéa précédent reviennent aux régions selon la clé de répartition définie à l'article 14, § 1^{er}, deuxième alinéa.

Article 17
Imputation des bonus

Le bonus dû au Single Service Provider conformément au contrat DBFMO, en plus de l'indemnité de mise à disposition, est remboursé par la région qui bénéficie de la prestation plus élevée que la norme de prestation déterminée dans le contrat DBFMO. Le règlement de ce bonus est réalisé entre les régions et ne porte pas atteinte au paiement de l'indemnité de mise à disposition sur base de la clé de répartition déterminée à l'article 14, § 1^{er}, deuxième alinéa.

Si le bénéficiaire d'une telle prestation supplémentaire ne peut être imputé à une ou plusieurs régions sur la base du critère de localisation, notamment le lieu où la prestation supplémentaire a été effectuée, chaque région contribue au bonus dû au Single Service Provider selon la clé de répartition déterminée à l'article 14, § 1^{er}, deuxième alinéa.

CHAPITRE III
**La constitution d'un Partenariat interrégional
de droit public, appelé Viapass**

SECTION 1^{RE}
Constitution de Viapass

Article 18
Constitution, forme juridique et capital social

§ 1^{er}. – La Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale créent une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980, appelée « Viapass ». Cette institution qui jouit de la personnalité juridique adopte, en tant que Partenariat interrégional, la forme juridique d'une association de droit public chargée de mission dont les caractéristiques sont définies par ou en vertu des dispositions du présent Accord.

Les gouvernements des régions déterminent conjointement les premiers statuts de Viapass. Les modifications apportées ultérieurement aux statuts sont adoptées par le Conseil d'administration de Viapass dans le respect des dispositions du présent Accord et doivent être approuvées par chaque gouvernement régional. Les statuts, ainsi que les modifications qui y sont apportées ultérieurement sont publiés au Moniteur belge.

§ 2. – Les engagements de Viapass ne revêtent pas un caractère commercial. Ses actes ne sont pas des actes commerciaux.

§ 3. – Viapass n'est pas soumise aux dispositions de la loi du 31 janvier 2009 sur la continuité des entreprises, ni à celles de la loi du 8 août 1997 sur les faillites.

§ 4. – Seules les régions sont membres de l'association.

Le capital de l'association s'élève à 498.000 euros. Ce montant est entièrement libéré au moment de la constitution de Viapass, par la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale; chaque entité y contribuant pour un tiers.

De in artikel 23, § 2, tweede lid bedoelde concessiehouders kunnen bijdragen in het in het vorige lid bedoelde gedeelte van het kapitaal van het gewest dat hen heeft aangeduid, evenwel zonder dat eerstgenoemde daardoor lid worden van de vereniging.

Artikel 19
Maatschappelijk doel, taken en bevoegdheden

§ 1. – Het maatschappelijk doel van Viapass bestaat uit het verzorgen van de samenwerking, de coördinatie en het overleg tussen de gewesten ten einde de doelstellingen bedoeld in de hoofdstukken II en III van dit Akkoord te verwezenlijken.

§ 2. – Om de samenwerkings- en coördinatieopdracht bedoeld in de vorige paragraaf van dit Akkoord te kunnen uitvoeren, wordt Viapass ermee belast om in het kader van de Samenvoegingsovereenkomst bedoeld in artikel 1, 16° van dit Akkoord, na een beroep te hebben gedaan op de mededinging, in naam en voor rekening van de gewesten en, gebeurlijk, hun concessiehouder(s), met een Single Service Provider een DBFMO-overeenkomst te sluiten voor de inning van de kilometerheffing op de niet-geconcedeerde wegen respectievelijk de geconcedeerde wegen.

§ 3. – Viapass vervult daarenboven in ieder geval de volgende taken en bevoegdheden :

- 1° het registreren van dienstverleners gevestigd op het grondgebied van één van de gewesten wanneer ze voldoen aan de voorwaarden vermeld in artikel 3 van de Beschikking van 6 oktober 2009, met inbegrip van het bezitten van het in artikel 3, b) van de voormelde Beschikking bedoelde certificaat van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen zoals beschreven in Bijlage IV van die Beschikking, of zolang het register wordt aangehouden door de federale overheid, het verzekeren van de betrokkenheid van de gewesten bij deze registratie;
- 2° het verlenen van advies aan de tolheffende instanties, rekening houdende met de algemene voorwaarden bedoeld in artikel 5 van de Beschikking van 6 oktober 2009 zoals die zijn opgenomen in de betrokken tolgebiedverklaring, omtrent de door die dienstverleners, andere dan de Single Service Provider, met de tolheffende instanties af te sluiten dienstverleningsovereenkomsten;
- 3° het bijhouden van de lijst van ongeldig verklaarde voertuigapparatuur zoals bedoeld in artikel 7, derde lid, van de Beschikking van 6 oktober 2009;
- 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° het uitoefenen van 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° het uitoefenen van controle op het storten door de dienstverleners, andere dan de Single Service Provider van de volgens artikel 4, § 1, verschuldigde heffing aan de tolheffende instanties;
- 10° het aanwijzen van een onafhankelijke bemiddelende instantie in de zin van artikel 10 van de Beschikking van 6 oktober 2009;
- 11° het instaan voor een actieve gezamenlijke communicatie naar gebruikers en belanghebbenden toe;

Les concessionnaires visés à l'article 23, § 2, deuxième alinéa, peuvent contribuer à la partie du capital, visé à l'alinéa précédent, de la région qui les a désignés, sans qu'ils ne deviennent de ce fait membres de l'association

Article 19
Objet social, tâches et compétences

§ 1^{er}. – L'objet social de Viapass consiste à assurer la coopération, la coordination et la concertation entre les régions afin de réaliser les objectifs mentionnés aux chapitres II et III, du présent Accord.

§ 2. – Afin de pouvoir exécuter la mission de coopération et de coordination visée au paragraphe précédent du présent Accord, Viapass est chargée de conclure, dans le cadre de la Convention de marché conjoint visée à l'article 1, 16°, du présent Accord, après une mise en concurrence, au nom et pour le compte des régions et, le cas échéant, de leur(s) concessionnaire(s), un contrat DBFMO avec un Single Service Provider pour la perception du prélèvement kilométrique respectivement sur les routes non concédées ou sur les routes concédées.

§ 3. – De plus, Viapass remplit en tout cas les tâches et compétences suivantes :

- 1° l'enregistrement des prestataires de services établis sur le territoire d'une des régions lorsqu'ils répondent aux conditions mentionnées à l'article 3 de la Décision du 6 octobre 2009, en ce compris la possession du certificat de conformité des constituants d'interopérabilité visé à l'article 3, b) de cette décision et décrit dans son Annexe IV, ou aussi longtemps que le registre est géré par l'état fédéral, s'assurer de l'implication des Régions à cet enregistrement;
- 2° la délivrance d'avis aux percepteurs de péages – en tenant compte des conditions générales visées à l'article 5 de la Décision du 6 octobre 2009 telles que contenues dans la déclaration de péage – concernant les contrats de prestations de services à conclure par ces prestataires de services, autres que le Single Service Provider, avec les percepteurs de péages;
- 3° la tenue à jour de la liste d'équipements embarqués déclarés invalidés telle que visée à l'article 7, alinéa 3 de la Décision du 6 octobre 2009;
- 4° la direction, le suivi, l'adaptation, le contrôle et la sanction, en tant que pouvoir adjudicateur conjoint, du Single Service Provider;
- 5° le paiement des indemnités prévues dans le contrat DBFMO au Single Service Provider;
- 6° l'exercice d'un contrôle sur le transfert aux percepteurs de péages, par le Single Service Provider, des recettes des prélèvements perçus;
- 7° le suivi, l'adaptation et le contrôle des autres prestataires de services;
- 8° le calcul de l'indemnité due aux prestataires de services autres que le Single Service Provider;
- 9° l'exercice d'un contrôle sur le versement, par les prestataires de services, autres que le Single Service Provider, du prélèvement dû en vertu de l'article 4, § 1^{er}, aux percepteurs de péages;
- 10° la désignation d'un organe de conciliation indépendant au sens de l'article 10 de la Décision du 6 octobre 2009;
- 11° la garantie d'une communication commune active vis-à-vis des utilisateurs et des parties prenantes;

- 12° het opvolgen en zich toeleggen op technische innovatie en ontwikkelingen voor andere toegevoegde diensten verleend door dienstverleners aan gebruikers;
- 13° het voorzien in informatie en informatie-uitwisseling ten behoeve van het gewestelijk overleg rond verkeersstroomaanpassingen door ondermeer 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 verzamelen en bijhouden van de vereiste informatie als bedoeld in artikel 6 van de Beschikking van 6 oktober 2009 dewelke door de tolheffende instanties aan het Interregionaal Samenwerkingsverband ter beschikking moeten 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° het instaan voor de operationele coördinatie in het handhavingscentrum;
- 19° het ontvangen (één-loket-functie) van aanvragen tot vrijstellingen van de heffing die volgens artikel 9, § 3, aan Viapass worden gericht, het adviseren van 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 instaan voor het doorgeven van de gebruiksgegevens, ontdaan van privacygevoelige informatie, verkregen van de Single Service Provider, aan de gewesten ten behoeve van andere beleidsdoelinden inzake vervoer en mobiliteit.

Artikel 20
Adviesbevoegdheid van Viapass

Viapass zal bovendien wanneer de gewestregeringen haar daar gezamenlijk om verzoeken, advies verlenen over alle aangelegenheden die kaderen binnen het haar opgedragen maatschappelijk doel.

Artikel 21
Bijkomende taken

De gewestregeringen kunnen, al dan niet op voorstel van de Raad van Bestuur van Viapass, elk bij besluit, beslissen om de taken van Viapass aan te vullen, binnen de perken van het maatschappelijk doel van Viapass, zoals omschreven in artikel 19, § 1. Een gewestregering kan het besluit slechts aannemen na akkoord van de andere gewestregeringen.

AFDELING 2
Organen, samenstelling en werking

Artikel 22
Organen

De organen van Viapass zijn :

- 1° de Raad van Bestuur;
- 2° het Directiecomité.

- 12° le suivi et le fait de s'orienter sur des innovations et développements technologiques pour d'autres services à valeur ajoutée offerts par des prestataires de services à des utilisateurs;
- 13° la mise à disposition d'informations et l'échanges d'informations au bénéfice de la concertation régionale concernant l'adaptation des flux de trafic, entre autres en lançant et en maintenant une campagne de communication comprenant un site Web commun (www.viapass.be);
- 14° la facilitation de la concertation entre les régions autour de la réalisation et de l'adaptation du cadre réglementaire en matière de prélèvement kilométrique;
- 15° la collecte et la tenue des informations requises visées à l'article 6 de la Décision du 6 octobre 2009, lesquelles doivent être mises à disposition du Partenariat interrégional par les percepteurs de péages;
- 16° la fourniture, au gouvernement fédéral, des informations visées au point 15°;
- 17° l'exécution périodique d'audits financiers et de qualité auprès des prestataires de services, en ce compris auprès du Single Service Provider;
- 18° la garantie de la coordination opérationnelle au sein du centre de contrôle;
- 19° la réception (en tant que fonction « guichet unique ») des demandes d'exonération du prélèvement kilométrique qui sont adressées à Viapass en vertu de l'article 9, § 3, l'émission d'avis relatifs à ces demandes aux régions, la transmission de ces demandes et avis aux régions ainsi que la distribution des décisions régionales relatives aux demandes d'exonération au demandeur;
- 20° la garantie du transfert aux régions des données d'utilisation des réseaux, reçues du Single Service Provider et dépouillées des informations liées à la vie privée, et ce en vue de la fixation d'autres politiques relatives au trafic et à la mobilité.

Article 20
Compétence d'avis de Viapass

Par ailleurs, lorsque les gouvernements des régions le requièrent conjointement, Viapass rendra un avis sur toutes les matières qui cadrent avec son objet social.

Article 21
Missions supplémentaires

Que ce soit sur proposition du Conseil d'administration de Viapass ou non, les gouvernements des régions peuvent décider, chacun par arrêté, de compléter, dans les limites de l'objet social de Viapass tel que défini à l'article 19, § 1^{er}, les tâches de Viapass. Un gouvernement régional ne peut prendre l'arrêté qu'avec l'accord des autres gouvernements régionaux.

SECTION 2
Organes, composition et fonctionnement

Article 22
Organes

Les organes de Viapass sont :

- 1° le Conseil d'administration;
- 2° le Comité de direction.

*Artikel 23**Samenstelling van de raad van bestuur*

§ 1. – Viapass wordt bestuurd door een raad van bestuur.

§ 2. – De leden van de raad van bestuur worden, per gewest, aangeduid door de betrokken gewestregering. Het mandaat is hernieuwbaar. Zonder afbreuk te doen aan hetgeen is bepaald in paragraaf 4, kan een bestuurder te allen tijde door het gewest dat hem heeft aangeduid, worden ontslagen.

Een gewestregering kan een publiekrechtelijk of privaatrechtelijk vormgegeven concessiehouder tot bestuurder benoemen. In dat geval wijst deze rechtspersoon onder zijn bestuurders, zijn leden van het directiecomité of zijn statutaire of contractuele leidinggevende personeelsleden een fysieke persoon als vaste vertegenwoordiger aan die belast wordt met de uitvoering van de opdracht in naam en voor rekening van de rechtspersoon. Deze vertegenwoordiger is burgerrechtelijk en strafrechtelijk aansprakelijk alsof hij zelf de betrokken opdracht in eigen naam en voor eigen rekening zou volbrengen, onverminderd de hoofdelijke aansprakelijkheid van de rechtspersoon die hij vertegenwoordigt. Deze laatste mag zijn vertegenwoordiger niet ontslaan zonder tegelijk een opvolger te benoemen.

§ 3. – Ten hoogste twee derde van de leden van de Raad van Bestuur mag van hetzelfde geslacht zijn. Indien rechtspersonen deel uitmaken van de Raad van Bestuur, bepaalt hun vertegenwoordiger het geslacht.

Met het oog op het bereiken van dit quorum plegen de gewesten en in voorkomend geval, de concessiehouder overleg, vooraleer tot aanduiding over te gaan.

§ 4. – Het mandaat van de leden loopt af op de datum waarop de verkiezingen van de leden van de gemeenschaps- en gewestparlementen plaatsvinden, of naargelang het geval, bij het einde van de vereniging. De leden blijven hun mandaten verder waarnemen totdat de betrokken gewestregering in hun vervanging voorziet. De leden, wiens mandaten werden toegekend vóór 25 mei 2014, blijven hun mandaat vervullen tot de eerstvolgende verkiezingen van de leden van de gemeenschaps- en gewestparlementen na deze verkiezingen in 2014.

§ 5. – Zonder afbreuk te doen aan hetgeen is bepaald in paragraaf 1 en 2, beraadslagen de leden van de raad van bestuur gezamenlijk doch vormen, per gewest dat hen heeft aangeduid, één delegatie die binnen de raad van bestuur beschikt over één stem. De besluitvorming binnen de raad van bestuur gebeurt met consensus.

Binnen elke in het vorige lid bedoelde gewestelijke delegatie wordt een delegatieleider aangeduid. Eén van de delegatieleiders neemt de taak van voorzitter van de raad van bestuur op; de twee anderen deze van ondervoorzitter.

*Artikel 24**Onverenigbaarheden*

§ 1. – Het mandaat van lid van de Raad van Bestuur van Viapass is onverenigbaar met :

- 1° een mandaat in het Europees Parlement, de Kamer van volksvertegenwoordigers, de Senaat, het Vlaams Parlement, het Waals Parlement en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement;
- 2° het ambt van minister of staatssecretaris;
- 3° de hoedanigheid van bestuursorgaan, lid van een bestuursorgaan of personeelslid van een dienstverlener of een onderaannemer van een dienstverlener.

§ 2. – Wanneer een bestuurder de bepalingen van § 1 overtreedt, beschikt hij over een termijn van drie maanden om de mandaten of functies die tot de onverenigbaarheid aanleiding geven, neer te leggen.

*Article 23**Composition du Conseil d'Administration*

§ 1^{er}. – Viapass est dirigée par un Conseil d'administration.

§ 2. – Les membres du Conseil d'administration sont désignés, par région, par le gouvernement régional concerné. Le mandat est renouvelable. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, un administrateur peut toujours être révoqué par la région qui l'a désigné.

Le gouvernement régional peut nommer un concessionnaire de droit privé ou de droit public en tant qu'administrateur. Dans ce cas, cette personne morale désigne parmi ses administrateurs, les membres de son comité de direction ou ses membres dirigeants contractuels ou statutaires, une personne physique en tant que représentant permanent, qui est chargé de l'accomplissement des tâches d'administrateur au nom et pour le compte de la personne morale. Ce représentant est civilement et pénalement responsable comme s'il accomplissait ses tâches en son nom propre et pour son propre compte, sans préjudice de la responsabilité de la personne qu'il représente. Cette dernière ne peut révoquer son représentant sans lui désigner concomitamment un remplaçant.

§ 3. – Au maximum deux tiers des membres du Conseil d'administration peuvent être du même sexe. Si des personnes morales font parties du Conseil d'administration, le représentant de celles-ci détermine le sexe.

En vue d'atteindre ce quorum, les Régions, et le cas échéant le concessionnaire, se concertent avant de procéder aux désignations.

§ 4. – Le mandat des membres expire le jour des élections des membres des Parlements de communauté et de région, ou selon le cas, par la fin de l'association. Les membres continuent à exercer leurs mandats jusqu'à leur remplacement par le gouvernement régional concerné. Les membres qui ont été désignés avant le 25 mai 2014, continuent à exercer leurs mandats jusqu'aux prochaines élections des membres des Parlements de communauté et de région organisées après celles de 2014.

§ 5. – Sans préjudice des dispositions des paragraphes 1^{er} et 2, les membres du Conseil d'administration délibèrent collégalement mais forment toutefois, pour chaque région qui les a désignés, une seule délégation qui, au sein du Conseil d'administration, ne dispose que d'un vote. Les décisions sont prises, au sein du Conseil d'administration, par consensus.

Au sein de chacune des délégations régionales visées à l'alinéa précédent, un chef de délégation est désigné. L'un d'eux endosse la charge de président du Conseil d'administration, les deux autres la charge de vice-président.

*Article 24**Incompatibilités*

§ 1^{er}. – Le mandat de membre du Conseil d'administration de Viapass est incompatible avec :

- 1° un mandat au Parlement européen, à la Chambre des représentants, au Sénat, au Parlement flamand, au Parlement wallon et au Parlement de Bruxelles-Capitale;
- 2° la fonction de Ministre ou de Secrétaire d'Etat;
- 3° la qualité d'organe d'administration, de membre d'un organe d'administration ou de membre du personnel d'un prestataire de services ou d'un sous-traitant du prestataire de services.

§ 2. – Lorsqu'un administrateur contrevient aux dispositions du § 1^{er}, il dispose d'un délai de trois mois pour cesser les mandats ou fonctions qui occasionnent l'incompatibilité.

Als de bestuurder nalaat de onvernegbare mandaten of functies neer te leggen, wordt hij/zij na afloop van de in het eerste lid bepaalde termijn van rechtswege geacht zijn mandaat in Viapass te hebben neergelegd, zonder dat dit afbreuk doet aan de rechtsgeldigheid van de handelingen die hij/zij inmiddels heeft gesteld of van de beraadslagingen waaraan hij/zij inmiddels heeft deelgenomen. In zijn/haar vervanging wordt voorzien overeenkomstig de bepalingen van de statuten.

Artikel 25
Bevoegdheden van de raad van bestuur

De raad van bestuur bepaalt het beleid van Viapass opdat de vereniging tegemoet kan komen aan de haar opgelegde taken en bevoegdheden en de realisatie van haar maatschappelijk doel. Onverminderd de mogelijkheid tot delegatie aan het directiecomité, beschikt de raad van bestuur over de volheid van bevoegdheid en houdt toezicht op de activiteiten van het directiecomité. De raad van bestuur stelt een huishoudelijk reglement op.

Artikel 26
Directiecomité

Er wordt binnen Viapass een directiecomité opgericht samengesteld uit de administrateur-generaal bedoeld in artikel 28, de voorzitter van de raad van bestuur en de twee ondervoorzitters.

Binnen het directiecomité geldt een taalverhouding van 2 Nederlandstaligen en 2 Franstaligen. De voorzitter van de raad van bestuur en de administrateur-generaal zijn van een andere taalrol. Het mandaat van lid van het directiecomité heeft een duurtijd die samenvalt met deze van de leden van de Raad van Bestuur en is hernieuwbaar.

Artikel 27
Bevoegdheden van het Directiecomité

§ 1. – Het directiecomité is belast met het beheer van de activiteiten van Viapass en met de tenuitvoerlegging van de besluiten van de raad van bestuur.

§ 2. – De raad van bestuur bepaalt de werking en de verdere bevoegdheden van het directiecomité.

§ 3. – Onverminderd de vertegenwoordigingsbevoegdheid van de administrateur-generaal binnen de perken van de leiding en uitvoering zoals bedoeld in artikel 28, vertegenwoordigt het directiecomité Viapass in rechte en ten aanzien van derden. De statuten kunnen de vertegenwoordigingsbevoegdheid ook opdragen aan twee leden van het directiecomité, samen tekenend.

Viapass kan ook worden vertegenwoordigd door een bijzondere gevolmachtigde.

Artikel 28
De administrateur-generaal

De dagelijkse leiding van het personeel en de uitvoering van de beslissingen van het directiecomité en de vertegenwoordiging van Viapass in dat kader, worden toevertrouwd aan de administrateur-generaal wordt aangeduid door de drie gewestregeringen, voor een duurtijd die overeenstemt met deze van de leden van de Raad van Bestuur. Hij/Zij kan alleen worden ontslagen door de drie gewestregeringen.

De rechten en plichten van de administrateur-generaal worden geregeld in een arbeidsovereenkomst opgesteld overeenkomstig de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten.

Lorsque l'administrateur omet de cesser les mandats ou fonctions incompatibles, il/elle est, à l'expiration du délai fixé au premier alinéa, censé avoir renoncé de plein droit à son mandat au sein de Viapass, sans que cela ne porte préjudice à la validité des actes qu'il/elle a accomplis entre-temps ou aux délibérations auxquelles il/elle a participé entre-temps. Son remplacement est prévu conformément aux dispositions des statuts.

Article 25
Compétence du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration définit la politique de Viapass en sorte que l'association puisse remplir les tâches et les compétences qui lui sont attribuées et réaliser son objet social. Sans préjudice de la faculté de délégation au Comité de direction, le Conseil d'Administration jouit d'une plénitude de compétences et conserve un droit de regard sur les activités du Comité de direction. Le Conseil d'administration élabore un règlement intérieur.

Article 26
Le Comité de direction

Un Comité de direction est créé au sein de Viapass, composé de l'administrateur-général visé à l'article 28, du Président du Conseil d'administration et de deux vice-présidents.

Au sein du Comité de direction, il y a un équilibre linguistique de 2 néerlandophones et 2 francophones. Le président du Conseil d'administration et l'administrateur-général appartiennent à un rôle linguistique différent. Le mandat de membre du Comité de direction est renouvelable et sa durée coïncide avec celle des membres du Conseil d'administration.

Article 27
Compétence du Comité de direction

§ 1^{er}. – Le Comité de direction est chargé de la gestion des activités de Viapass et de la mise en œuvre des décisions du Conseil d'administration.

§ 2. – Le Conseil d'administration définit le fonctionnement et les compétences supplémentaires du Comité de direction.

§ 3. – Sans préjudice de la compétence de l'administrateur-général dans les limites de la direction journalière et de la mise en œuvre prévues à l'article 28, le Comité de direction représente Viapass en droit et à l'égard des tiers. Les statuts peuvent également confier la capacité de représentation à deux membres du comité de direction, signant conjointement.

Viapass peut être représentée par un mandataire faisant valoir d'un mandat spécifique.

Article 28
L'administrateur général

La direction journalière du personnel de Viapass et la mise en œuvre des décisions du Comité de direction, ainsi que la représentation de Viapass dans ce cadre, sont confiées à un administrateur général, nommé par les trois gouvernements régionaux, pour une période qui coïncide avec celle des membres du Conseil d'administration. Il ne peut être révoqué que par les trois gouvernements régionaux.

Les droits et obligations de l'administrateur général sont définis dans un contrat de travail, établi conformément à la loi du 3 juillet 1978 relative au contrat de travail.

AFDELING 3
Personeel

Artikel 29
Personeel

§ 1. – Voor het vervullen van haar opdrachten beschikt Viapass over personeel dat bij arbeidsovereenkomst wordt aangeworven.

Het personeel wordt, binnen het personeelskader en de beschikbare kredieten, aangeworven op basis van een functieomschrijving en na externe oproep tot de kandidaten. Voorafgaand aan de externe oproep stelt Viapass aan de personen, die voor rekening en in de opdracht van de gewesten, deel uitmaken van het Project Management Office, dat de aanduiding van de Single Service Provider begeleidt, een voorstel van arbeidsovereenkomst of terbeschikkingstelling voor.

§ 2. – Op aanvraag van Viapass kunnen personeelsleden van de administraties van de partijen ter beschikking van Viapass worden gesteld of hiertoe verlof van opdracht krijgen.

§ 3. – De personeelsleden van Viapass of ter beschikking gesteld van Viapass oefenen hun functie op loyale, zorgvuldige en integere wijze uit. Buiten de uitoefening van hun ambt vermijden de personeelsleden elke handelwijze die het vertrouwen van het publiek in hun dienst kan aantasten. Zij eerbiedigen de door de raad van bestuur vast te stellen deontologische code.

Artikel 30
Personeels- en taalkader

Op basis van de functiebeschrijvingen, bedoeld in artikel 29, § 1, legt de raad van bestuur het personeels- en taalkader vast. Het personeelskader vermeldt naast de betrekking van administrateur-generaal, de overige betrekkingen.

Bij de opstart van Viapass wordt het maximum personeelsaantal bepaald op 13 personeelsleden, met inbegrip van de administrateur-generaal. In het geval het personeelsaantal op een later tijdstip meer dan 18 zou worden, zal in er in de Raad van Bestuur een reflectie gevoerd worden over het beheer van het agentschap.

AFDELING 4
Boekhouding, budgettair toezicht en controle van de rekeningen

Artikel 31
Boekhouding

Viapass is onderworpen aan de wet van 17 juli 1975 met betrekking tot de boekhouding van de ondernemingen. Zij voert haar boekhouding per kalenderjaar.

Artikel 32
Budgettair toezicht en controle van de rekeningen.

Viapass is met toepassing van artikel 50 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 tot financiering van de gemeenschappen en de gewesten onderworpen aan de controle van het Rekenhof.

AFDELING 5
Toezicht

Artikel 33
Regeringscommissarissen

Viapass is onderworpen aan het toezicht van de Vlaamse Regering, de Waalse Regering en de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

SECTION 3
Personnel

Article 29
Personnel

§ 1^{er}. – Afin de remplir ses missions, Viapass dispose d'un personnel qui est engagé par le biais d'un contrat de travail.

Dans les limites des crédits disponibles, le personnel est recruté sur la base d'une description de fonction et après un appel externe aux candidats. Préalablement à l'appel externe, Viapass propose un contrat de travail ou une mise à disposition aux personnes qui, pour le compte et sur l'ordre des Régions, font partie du Project Management Office, l'entité qui accompagne la désignation du Single Service Provider.

§ 2. – A la demande de Viapass, les membres du personnel des administrations des parties peuvent être mis à la disposition de ou mis en congé pour mission auprès de Viapass.

§ 3. – Les membres du personnel de Viapass, ou mis à la disposition de Viapass, exercent leur fonction de manière loyale, consciencieuse et intègre. En dehors de l'exercice de leur fonction, les membres du personnel évitent tout comportement pouvant porter préjudice à la confiance du public en leur service. Ils respectent le code déontologique défini par le conseil d'administration.

Article 30
Cadre du personnel et cadre linguistique

Sur la base du descriptif de fonctions visé par l'article 29, § 1^{er}, le Conseil d'administration établit un cadre linguistique. Le cadre du personnel mentionne, en plus de la fonction d'administrateur général, les autres fonctions au sein de Viapass.

Lors du lancement de Viapass, le nombre maximal de personnel est fixé à 13 membres, en ce compris l'administrateur général. Dans le cas où le nombre de personnel dépasserait, à un moment donné, le nombre de 18, une réflexion sera menée par le Conseil d'administration sur la gestion de l'agence.

SECTION 4
Comptabilité, contrôle budgétaire et contrôle des comptes

Article 31
Comptabilité

Viapass est soumise à la loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité des entreprises. Viapass effectue sa comptabilité par année civile.

Article 32
Contrôle budgétaire et contrôle des comptes

Viapass est, en vertu de l'article 50 de la loi spéciale de 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, soumise au contrôle de la Cour des comptes.

SECTION 5
Contrôle

Article 33
Commissaires de gouvernement

Viapass est soumise au contrôle du Gouvernement flamand, du Gouvernement wallon et du Gouvernement de la Région de Bruxelles-

Deze controle wordt uitgeoefend door bemiddeling van drie regeringscommissarissen. Elke gewestregering duidt één regeringscommissaris aan. De regeringscommissarissen beschikken over een uniforme bezoldiging die door de drie gewestregeringen in onderling overleg wordt bepaald.

Artikel 34

Beroep met schorsende werking

§ 1. – De regeringscommissarissen worden uitgenodigd op alle vergaderingen van de Raad van Bestuur en van het Directiecomité. Zij kunnen aan deze vergaderingen deelnemen met raadgevende stem.

§ 2. – Binnen een termijn van vier volle dagen oefenen één of meerdere regeringscommissarissen, na een gezamenlijke beslissing daartoe van de drie regeringscommissarissen als college, een beroep uit bij de gewestregering die hen heeft benoemd, tegen elke beslissing die door het college van regeringscommissarissen in strijd wordt geacht met dit Akkoord, de statuten van de vereniging, de wet of het algemeen belang.

Het beroep heeft een schorsende werking.

De termijn van vier dagen begint te lopen vanaf de dag van de vergadering waarop de beslissing is genomen, voor zover de regeringscommissarissen regelmatig daarvoor zijn opgeroepen, of in het tegenovergestelde geval, vanaf de dag waarop zij daarvan kennis hebben gekregen.

Als een of meerdere regeringscommissarissen het in het eerste lid bedoelde beroep uitoefenen, beschikt de meest gereede gewestregering waarbij het beroep aanhangig is gemaakt, over een termijn van dertig dagen te rekenen van dezelfde dag als die bedoeld in het vorige lid om, na eensluidend advies van de overige gewestregeringen, de beslissing van Viapass te vernietigen. Na afloop van die termijn zonder dat een vernietiging is tussengekomen, is de beslissing van Viapass definitief. De termijn van dertig dagen kan voor het verstrijken van die termijn met een nieuwe termijn van tien dagen verlengd worden bij eensluidende beslissing daartoe van de drie gewestregeringen.

De beslissing tot verlenging of vernietiging wordt bij aangetekend schrijven met ontvangstbericht aan Viapass meegedeeld. Een afschrift wordt ook per gewone brief gestuurd aan de drie regeringscommissarissen.

§ 3. – Bij gebrek aan een collegiale beslissing van de drie regeringscommissarissen zoals bedoeld in paragraaf 2, kunnen één of meerdere regeringscommissarissen een beroep met schorsende werking zoals bedoeld in diezelfde paragraaf instellen bij de gewestregering die hem heeft aangesteld.

In voorkomend geval, zoals in die gevallen waarin een gewestregering rechtstreeks een beslissing van een orgaan van Viapass wenst te vernietigen, is een eensluidende beslissing daartoe vereist van de drie gewestregeringen binnen een termijn van vijfenveertig dagen, verlengbaar met een termijn van tien dagen, nadat het beroep door de regeringscommissaris is ingesteld respectievelijk binnen een termijn van vijfenveertig dagen te rekenen vanaf de datum waarop de kwestieuze beslissing is genomen.

§ 4. – In de uitoefening van hun opdrachten beschikken de regeringscommissarissen over de ruimste bevoegdheden. Zij kunnen te allen tijde en ter plaatse inzage krijgen in de boeken, de briefwisseling, de notulen en, in het algemeen, in alle stukken en boekhoudkundige stukken van Viapass. Ze krijgen tijdig alle stukken in verband met de geagendeerde vraagstukken van de Raad van Bestuur en het Directiecomité toegestuurd.

§ 5. – De regeringscommissarissen kunnen van alle bestuurders, personeelsleden en beampten iedere uitleg of inlichting eisen en kunnen alle verificaties verrichten die hen nodig lijken voor de uitvoering van hun opdrachten.

Capitale. Ce contrôle est exercé par l'intervention de trois commissaires de gouvernement. Chaque gouvernement régional désigne un commissaire de gouvernement. Les commissaires de gouvernement disposent d'un émolument uniforme déterminé conjointement par les trois gouvernements régionaux.

Article 34

Recours avec effet suspensif

§ 1^{er}. – Les commissaires de gouvernement sont convoqués à toutes les réunions du Conseil d'administration et du Comité de direction. Ils peuvent assister à ces réunions avec voix consultative.

§ 2. – Dans un délai de quatre jours francs et après une décision commune prise à cet effet par les trois commissaires de gouvernement en tant que collège, un ou plusieurs commissaires de gouvernement peuvent exercer un recours auprès du gouvernement régional qui les a nommés, contre toute décision que le collège des commissaires de gouvernement juge contraire au présent Accord, aux statuts de l'association, à la loi ou à l'intérêt général.

Le recours est suspensif.

Le délai de quatre jours prend cours à partir du jour de la réunion à laquelle la décision a été prise, pour autant que les commissaires de gouvernement y aient été régulièrement convoqués ou, dans le cas contraire, à partir du jour où ils en ont eu connaissance.

Si un ou plusieurs commissaires de gouvernement exercent le recours visé à l'alinéa premier, le gouvernement régional le plus diligent devant lequel le recours est pendant dispose d'un délai de trente jours prenant cours le même jour que celui visé à l'alinéa précédent pour annuler, sur avis conformes des autres gouvernements régionaux, la décision de Viapass. Si à l'expiration de ce délai aucune annulation n'est intervenue, la décision de Viapass est définitive. Avant l'expiration de ce délai, le délai de trente jours peut être prorogé d'un nouveau délai de dix jours par décision unanime prise à ce sujet par les trois gouvernements régionaux.

La décision de prorogation ou d'annulation est communiquée à Viapass par lettre recommandée avec accusé de réception. Une copie est également envoyée aux trois commissaires de gouvernement par courrier simple.

§ 3. – À défaut d'une décision collégiale des trois commissaires de gouvernement telle que visée au paragraphe 2, un ou plusieurs commissaires de gouvernement peuvent introduire un recours suspensif tel que visé à ce même paragraphe, devant le gouvernement régional qui l'a nommé.

Le cas échéant, comme dans les cas où un gouvernement régional souhaite annuler directement une décision d'un organe de Viapass, les trois gouvernements régionaux doivent prendre une décision unanime à cet égard dans un délai de quarante-cinq jours, prorogable de dix jours, après que le recours soit introduit par le Commissaire de gouvernement, respectivement dans un délai de quarante-cinq jours prenant cours à dater du jour où la décision litigieuse a été prise.

§ 4. – Dans l'exercice de leurs missions, les commissaires de gouvernement disposent des pouvoirs les plus étendus. Ils peuvent à tout moment et sur place consulter les livres, la correspondance, les procès-verbaux et, de manière générale, tous les documents et documents comptables de Viapass. Ils reçoivent en temps utile tous les documents ayant trait aux questions portées à l'ordre du jour du Conseil d'Administration et du Comité de Direction.

§ 5. – Les commissaires de gouvernement peuvent requérir de tous les administrateurs, membres du personnel et agents, toutes les explications ou informations et procéder à toutes les vérifications qui leur paraissent nécessaires à l'exécution de leurs missions.

§ 6. – De regeringscommissarissen mogen de inlichtingen waarvan ze in het kader van hun opdrachten in kennis zijn gesteld, niet gebruiken noch verspreiden als het gebruik of de verspreiding van deze inlichtingen van dien aard is dat het/ze nadeel berokkent aan de belangen van Viapass.

Artikel 35
Jaarlijks activiteitenverslag

Viapass maakt een jaarlijks activiteitenverslag op. Dat verslag wordt gelijktijdig aan de drie gewestregeringen overgemaakt uiterlijk tegen 15 april van het jaar dat volgt op het jaar waarop het betrekking heeft.

De gewestregeringen brengen jaarlijks, uiterlijk tegen 15 juni, verslag uit aan de betrokken wetgevendende vergaderingen over de activiteiten van Viapass.

Het jaarverslag wordt uiterlijk tegen 15 juni bekendgemaakt op www.viapass.be.

AFDELING 6
De financiering, het budget en de rekeningen

Artikel 36

§ 1. – De verdeling van de bijdragen van de Partijen bij dit Akkoord aan de werking van Viapass wordt bepaald op basis van de volgende beginselen :

- het budget van Viapass wordt jaarlijks vastgesteld;
- bij de vaststelling van het budget wordt er rekening mee gehouden dat Viapass haar kosten ten gevolge van de aan de Single Service Provider onder de DBFMO-overeenkomst verschuldigde vergoedingen mag doorrekenen aan de tolheffende instanties met toepassing, op het niveau van elk gewest, van de verdeelsleutel bedoeld in artikel 14, §1, tweede lid van dit Akkoord;
- de bijdrage van de gewesten in de overige kosten van Viapass bedraagt, voor alle gewesten samen, maximum 1.954.909 Euro. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de gezondheidsindex. De verdeling van de bijdrage van de gewesten in die kosten gebeurt volgens de volgende verdeelsleutel :
 - Vlaanderen : 54 %
 - Waals Gewest : 40 %
 - Brussels Hoofdstedelijk Gewest : 6 %.

§ 2. – Wanneer een gewest personeel ter beschikking stelt van Viapass zonder dat deze kost moet worden gedragen door Viapass, wordt dit door de betrokken deelstaat afgetrokken van het bedrag dat hij bijdraagt aan het budget van Viapass.

§ 3. – Wanneer bijkomende taken aan Viapass worden toevertrouwd door een gewestregering, dient de aanvragende deelstaat in te staan voor de financiële verantwoordelijkheid. Wanneer de bijkomende taak is toevertrouwd aan Viapass op gezamenlijke beslissing van de drie gewestregeringen, geldt de in de eerste paragraaf bepaalde verdeelsleutel.

§ 4. – De begroting en de rekeningen, aangenomen door de raad van bestuur, worden goedgekeurd door de Ministers van Financiën van de drie gewestregeringen.

Het in de eerste paragraaf vermelde jaarlijks budget kan worden aangepast na eensluidende beslissingen van de gewestregeringen en in zoverre de bevoegde parlementen met die budgetaanpassing instemmen.

Wanneer de goedkeuring van de begroting vertraging oploopt, wordt de begroting van het vorige jaar verlengd onder het stelsel van de voorlopige twaalfden.

§ 6. – Les commissaires du gouvernement ne peuvent ni utiliser, ni divulguer les informations dont ils ont eu connaissance dans le cadre de leurs missions si l'utilisation ou la divulgation de ces informations est de nature à porter préjudice aux intérêts de Viapass.

Article 35
Rapport annuel d'activités

Viapass établit un rapport annuel d'activités. Ce rapport est transmis concomitamment aux trois gouvernements régionaux, au plus tard pour le 15 avril de l'année qui suit l'année à laquelle il se rapporte.

Chaque année, au plus tard le 15 juin, les gouvernements régionaux feront rapport aux assemblées législatives concernées sur les activités de Viapass.

Le rapport annuel est publié au plus tard le 15 juin sur www.viapass.be.

SECTION 6
Le financement, le budget et les comptes

Article 36

§ 1^{er}. – La répartition des contributions des Parties au présent Accord au fonctionnement de Viapass est déterminée sur la base des principes suivants :

- le budget de Viapass est déterminé annuellement;
- pour déterminer le budget, il est tenu compte du fait que les coûts de Viapass, en raison de l'indemnité due au Single Service Provider en vertu du contrat DBFMO, peuvent être répercutés sur le percepteur de péages en application, au niveau de chaque région, de la clé de répartition visée à l'article 14, § 1^{er}, alinéa 2 du présent Accord;
- la contribution des régions dans les autres coûts de Viapass s'élève, pour l'ensemble des régions, à maximum 1.954.909 euros. Ce montant est indexé annuellement en fonction de l'indice santé. La répartition de la contribution des régions dans ces coûts est effectuée selon la clé de répartition suivante :
 - Flandre : 54 %
 - Région wallonne : 40 %
 - Région de Bruxelles-Capitale : 6 %.

§ 2. – Lorsqu'une région met des membres de son personnel à la disposition de Viapass sans que Viapass n'en supporte le coût, celui-ci est déduit par l'entité concernée du montant de sa contribution au budget de Viapass.

§ 3. – Lorsque des tâches supplémentaires sont confiées à Viapass par un gouvernement régional, l'entité demanderesse doit en assurer la responsabilité financière. Lorsque la tâche supplémentaire est confiée à Viapass sur la base d'une décision conjointe des trois gouvernements régionaux, la clé de répartition définie au paragraphe premier est d'application.

§ 4. – Le budget et les comptes, adoptés par le conseil d'administration, sont approuvés par les Ministres des Finances des trois gouvernements régionaux.

Le budget annuel mentionné au paragraphe premier peut être adapté par des décisions conformes des gouvernements régionaux et pour autant que les parlements compétents approuvent cette adaptation budgétaire.

En cas de retard dans l'approbation du budget, le budget de l'année précédente est prolongé sous le régime des douzièmes provisoires.

§ 5. – Kwijting aan de bestuurders wordt verleend, gezamenlijk, door de Ministers van Financiën van elk van de gewestregeringen.

HOOFDSTUK IV Slotbepalingen

Artikel 37

Binnen één maand na zijn aanwijzing stelt de Raad van Bestuur van Viapass het reglement van inwendige orde op.

Artikel 38

De Partijen zullen zo snel mogelijk alle noodzakelijke maatregelen treffen die vereist zijn voor de uitvoering van dit Akkoord, na de inwerkingtreding van dit akkoord.

Artikel 39

Zodra de Raad van Bestuur van Viapass operationeel is, treedt Viapass in alle rechten en plichten van het Vlaams Gewest optredende als gezamenlijk aanbestedende overheid in het kader van de Samenvoegingsovereenkomst bedoeld in artikel 1, 16°, van dit Akkoord, met inbegrip van de rechten en plichten betreffende de hangende en toekomstige rechtsgedingen in dat verband.

Artikel 40

Dit Akkoord wordt gesloten voor een duur van minstens 12 jaar en in ieder geval voor de duur van de DBFMO-overeenkomst, met inbegrip van haar eventuele verlenging.

Tijdens de duur van de vereniging is geen uitbreiding mogelijk.

Minstens 12 maanden voor het einde van de DBFMO-overeenkomst onderhandelen de Partijen omtrent een mogelijke verdere samenwerking.

Artikel 41

Het samenwerkingsakkoord treedt in werking op de dag van publicatie in het Belgisch Staatsblad van de laatste goedkeurende akte uitgaande van de contracterende partijen. De Partijen zullen hiertoe onverwijld initiatieven nemen.

Artikel 42

Teneinde de betwistingen inzake de interpretatie en de uitvoering van dit Akkoord te beslechten, wordt een samenwerkingsgerecht opgericht samengesteld uit een vertegenwoordiger van elk gewest, aangeduid door hun respectieve regeringen.

De werkingskosten van het samenwerkingsgerecht worden ten laste genomen door elke gewestregering volgens gelijke delen.

De procedure voor dit rechtscollege wordt gevolgd conform de bepalingen terzake van de wet van 23 januari 1989 op het rechtscollege bedoeld bij artikel 92bis, §§ 5 en 6, en artikel 94, § 3, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Gedaan te Brussel op 31 januari 2014, in 3 originelen (in het Frans en in het Nederlands)

§ 5. – Une décharge est octroyée aux administrateurs, conjointement, par les Ministres des Finances de chaque gouvernement régional.

CHAPITRE IV Dispositions finales

Article 37

Dans le mois qui suit sa désignation, le Conseil d'Administration de Viapass arrête le règlement d'ordre intérieur.

Article 38

Les Parties prendront au plus vite toutes les mesures nécessaires requises pour l'exécution du présent Accord, après l'entrée en vigueur du présent accord.

Article 39

Dès que le Conseil d'administration de Viapass est opérationnel, Viapass succède à tous les droits et devoirs de la Région flamande agissant en tant que pouvoir adjudicateur conjoint dans le cadre de la Convention de marché conjoint visée à l'article 1^{er}, 16°, du présent Accord, en ce compris les droits et devoirs concernant les procédures en cours et futures y afférant.

Article 40

Cet Accord est conclu pour une durée d'au moins 12 ans et en tout cas pour la durée du contrat-DBFMO, en ce compris de sa prorogation éventuelle.

Pendant la durée de la coopération, aucun retrait n'est possible.

Au moins 12 mois avant la fin du contrat-DBFMO, les parties négocient au sujet d'une possible coopération ultérieure.

Article 41

L'Accord de coopération entre en vigueur le jour de la publication au Moniteur belge du dernier des actes d'assentiment des parties contractantes A cet effet, les Parties prendront immédiatement les mesures nécessaires.

Article 42

Afin de trancher les conflits relatifs à l'interprétation et à l'exécution du présent Accord, une juridiction de coopération composée d'un représentant de chaque région, désigné par leurs gouvernements respectifs, est créée.

Les frais de fonctionnement de la juridiction de coopération sont pris en charge par chaque gouvernement régional à parts égales.

La procédure devant cette juridiction se poursuit conformément aux dispositions de la loi du 23 janvier 1989 sur la juridiction visée à l'article 92bis, §§ 5 et 6, et à l'article 94, § 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Fait à Bruxelles le 31 janvier 2014, en 3 originaux (en français et en néerlandais)

Voor het Vlaams Gewest,	Pour la Région flamande,
De minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid,	Le ministre-président du Gouvernement flamand et ministre flamand de l'Économie, de la Politique extérieure, de l'Agriculture et de la Ruralité,
Kris PEETERS	Kris PEETERS
De viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaamse minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding,	Le vice-ministre-président du Gouvernement flamand et ministre flamande de l'Innovation, des Investissements Publics, des Médias et de la Lutte contre la Pauvreté,
Ingrid LIETEN	Ingrid LIETEN
De viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaamse minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand,	Le vice-ministre-président du Gouvernement flamand et ministre flamand de la Gouvernance publique, de l'Administration intérieure, de l'Intégration civique, du Tourisme et de la Périphérie flamande de Bruxelles,
Geert BOURGEOIS	Geert BOURGEOIS
De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,	La ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,
Hilde CREVITS	Hilde CREVITS
De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,	La ministre flamande de l'Environnement, de la Nature et de la Culture,
Joke SCHAUVLIEGE	Joke SCHAUVLIEGE
De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport,	Le ministre flamand des Finances, du Budget, de l'Emploi, de l'Aménagement du Territoire et des Sports,
Philippe MUYTERS	Philippe MUYTERS
Voor het Waals Gewest,	Pour la Région wallonne,
De minister-president van de Waalse Gewestregering,	Le ministre-président de la Région wallonne,
Rudy DEMOTTE	Rudy DEMOTTE
De viceminister-president van de Waalse Regering en Waalse minister van Begroting, Financiën, Werk en opleiding, Sport en Luchthavens,	Le vice-président et ministre wallon du Budget et des Finances, de l'Emploi, de la Formation, des Sports, et de la Politique Aéroportuaire,
André ANTOINE	André ANTOINE
De Waalse minister van Openbare Werken, Landbouw, Platteland, Natuur, Bos en Erfgoed,	Le ministre wallon des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine,
Carlo DI ANTONIO	Carlo DI ANTONIO
De Waalse minister van Milieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit,	Le ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité, des Transports, et du Sites désaffectés,
Philippe HENRY	Philippe HENRY

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

De minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Brussels Minister van Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening en Monumenten & Landschappen, Openbare Netheid, Ontwikkelings-samenwerking en Gewestelijke Statistiek,

Rudi VERVOORT

De Brusselse minister van Energie, Leefmilieu en Stadsvernieuwing,

Evelyne HUYTEBROECK

De Brusselse minister van Financiën en Begroting, Openbaar Ambt en Externe betrekkingen,

Guy VANHENGEL

De Brusselse minister van Openbare Werken, Vervoer, Gewestelijke en gemeentelijke Informatica en de Haven van Brussel,

Brigitte GROUWELS

De Brusselse staatssecretaris van Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,

Bruno DE LILLE

Pour la Région de Bruxelles-Capitale,

Le ministre-président de la Région de Bruxelles-Capitale et ministre Bruxellois des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement et de la Statistique régionale,

Rudi VERVOORT

La ministre Bruxelloise de l'Energie, de l'Environnement et de la Rénovation urbaine,

Evelyne HUYTEBROECK

Le ministre Bruxellois des Finances et du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

Le ministre Bruxellois des Travaux publics, des Transports, du Port de Bruxelles, et de l'informatique,

Brigitte GROUWELS

Le secrétaire d'État de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,

Bruno DE LILLE

