

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2013-2014

24 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**

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Financiën, Begroting,  
Openbaar Ambt,  
Externe Betrekkingen en  
Algemene Zaken

door mevrouw Barbara TRACHTE (F)

---

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 2013-2014

24 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<sup>er</sup>,  
de la loi spéciale du 8 août 1980  
de réformes institutionnelles**

---

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
des Finances, du Budget,  
de la Fonction publique,  
des Relations extérieures et  
des Affaires générales

par Mme Barbara TRACHTE (F)

---

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heer Philippe Close, mevr. Françoise Dupuis, de heren Eric Tomas, Yaron Pesztat, mevr. Barbara Trachte, de heren Olivier de Clippele, Emmanuel De Bock, Didier Gosuin, Herman Mennekens, mevr. Sophie Brouhon, mevr. Brigitte De Pauw.

*Plaatsvervanger* : mevr. Catherine Moureaux.

*Andere leden* : de heren Mohammadi Chahid, Hamza Fassi-Fihri, Arnaud Pinxteren.

---

Zie :

**Stuk van het Parlement :**

A-521/1 – 2013/2014 : Ontwerp van ordonnantie.

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : M. Philippe Close, Mme Françoise Dupuis, MM. Eric Tomas, Yaron Pesztat, Mme Barbara Trachte, MM. Olivier de Clippele, Emmanuel De Bock, Didier Gosuin, Herman Mennekens, Mmes Sophie Brouhon, Brigitte De Pauw.

*Membre suppléant* : Mme Catherine Moureaux.

*Autres membres* : MM. Mohammadi Chahid, Hamza Fassi-Fihri, Arnaud Pinxteren.

---

Voir :

**Document du Parlement :**

A-521/1 – 2013/2014 : Projet d'ordonnance.

## I. Inleidende uiteenzetting van Minister-President Rudi Vervoort

Minister-President Rudi Vervoort heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« Het samenwerkingsakkoord en de ordonnantie om dit goed te keuren, zijn een regelrechte revolutie in de verkeersfiscaliteit. Het is immers de eerste keer dat in België de drie Gewesten in nauwe samenwerking met de Federale Regering een akkoord bereiken over een fiscale vernieuwing van deze omvang : ik heb het over de invoering van een belasting per afgelegde kilometer voor vrachtwagens.

Het samenwerkingsakkoord heeft een tweevoudige strekking :

1. een kilometerheffing invoeren voor vrachtwagens en de gemeenschappelijke beginselen vastleggen die de Gewesten zullen hanteren bij de uitvoering van de toekomstige gewestelijke regelgevingen;
2. een partnerschap tot stand brengen tussen de gewesten onder de noemer 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.

### 1. De invoering van de kilometerheffing

De heffing streeft drie doelstellingen na :

- op een billijke wijze de kost voor investeringen en onderhoud van de wegen laten dragen door de transportbedrijven die van de weginfrastructuur gebruikmaken en de eerste verantwoordelijken zijn voor de slijtage aan deze kunstwerken ;
- de mobiliteit verbeteren op het grondgebied door de transportbedrijven ertoe aan te zetten een efficiënter goederenvervoer te organiseren ;
- bijdragen tot een verbetering van de milieuprestaties van het vervoersstelsel door de mogelijkheid te organiseren om voertuigen zwaarder te belasten op basis van hun vervuilende eigenschappen.

Daarbij moet ik opmerken dat deze nieuwe tarifiering in de plaats komt van het in 1994 ingevoerde Eurovignet.

Men hanteert een vergelijkbaar tarifieringssysteem in Oostenrijk sinds 2004, in Duitsland sinds 2005 en in Frankrijk sinds 2014 (het systeem staat op punt maar de toepassing ervan werd uitgesteld en heeft enkel

## I. Exposé introductif du ministre-président Rudi Vervoort

Le ministre-président Rudi Vervoort a tenu devant les commissaires l'exposé suivant :

« L'accord de coopération et son ordonnance d'assentiment constituent une véritable révolution en matière de fiscalité routière. C'est, en effet, la première fois qu'en Belgique, les trois Régions en étroite collaboration avec le Gouvernement fédéral, s'accordent sur une innovation fiscale de cette ampleur : je veux parler de l'instauration d'une taxation au kilomètre parcouru par les poids lourds.

L'accord de coopération a une double portée :

1. instaurer un prélèvement kilométrique pour poids lourds et fixer les principes communs que les Régions observeront lors de l'exécution des réglementations régionales futures ;
2. constituer un partenariat interrégional nommé VIAPASS, sous la forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92*bis*, § 1<sup>er</sup> de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

### 1. L'instauration du prélèvement kilométrique

Ce prélèvement vise un triple objectif :

- faire supporter de manière équitable le coût des investissements et de l'entretien des routes par les entreprises de transport de marchandise qui utilisent les infrastructures routières et qui sont les principales responsables de l'usure de ces ouvrages ;
- 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 les véhicules sur base des spécificités polluantes de ces derniers.

Notons que cette nouvelle tarification remplacera l'actuelle Eurovignette introduite en 1994.

Un système de tarification similaire est en fonction en Autriche depuis 2004, en Allemagne depuis 2005 et en France en 2014 (le système est fonctionnel mais son application a été reportée et ne concerne que le réseau

betrekking op het niet in concessie gegeven wegennet).

Het Europees juridisch kader staat het voorgestelde systeem toe. Want als heffing die rekening houdt met de afgelegde afstand geldt de kilometerheffing als tolgeld in de zin van artikel 2 van de Richtlijn 1999/62/EG. Overeenkomstig de richtlijn is tolgeld een infrastructuurheffing, al dan niet gecombineerd met een voorheffing voor externe kosten, waarvoor de richtlijn een specifieke tarifieringsprocedure voorschrijft die uitgaat van de kosten gedragen door de Lidstaten.

Het samenwerkingsakkoord bepaalt de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in twee afzonderlijke vormen :

- een voorheffing voor de in concessie gegeven wegen, en ik denk dan in de eerste plaats aan de concessie voor de wegen en autowegen van SOFICO in het Waals Gewest;
- een belasting in de overige twee Gewesten.

Voor de kilometerheffing die wordt ingevoerd als belasting viel de keuze op het instellen van twee bestanddelen, hetzij : een infrastructuurheffing en een voorheffing voor externe kosten; deze beide parameters zijn dan elementen van dezelfde belasting.

Voor de heffing die wordt ingevoerd als voorheffing - en die heeft op het Gewest geen betrekking - wordt enkel het aspect 'infrastructuurheffing' toegestaan.

Concreet is de eigenaar van een vrachtwagen verplicht om na het sluiten van een contract met een dienstverlener een elektronisch registratiesysteem te installeren dat « OBU » wordt genoemd, voor « On Board Unit », vóór hij zich begeeft op een weg waarop de voorheffing van toepassing is. Dit systeem wordt verstrekt door de dienstverlener. Dankzij deze toepassing wordt het aantal afgelegde kilometers geregistreerd en automatisch meegedeeld aan de dienstverlener in kwestie. De registratie van de gegevens gebeurt door middel van GNSS-technologie (Global Navigation Satellite System). Ik wil hier ook bij aanstippen dat deze technologie eveneens toepasbaar is bij andere elektronische tolsystemen die in de Europese Unie worden gebruikt, overeenkomstig artikel 2 van de richtlijn 2004/52/EG.

Het is ook vermeldenswaard dat het Samenwerkingsakkoord voorziet in vrijstellingen voor bepaalde types van voertuigen zoals die welke gebruikt worden door defensie, door de politie en de burgerbescherming, ziekenwagens, ...

De dienstverlener, of “Single service Provider”, wordt momenteel via een gemeenschappelijke overheidsopdracht van de drie Gewesten aangewezen.

routier non concédé).

Le cadre juridique européen permet le système proposé. En effet, 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 États membres.

L'accord de coopération prévoit l'instauration d'un prélèvement kilométrique pour poids lourds sous deux formes distinctes :

- une redevance pour les routes concédées, et je pense principalement aux routes et autoroutes concédées à la SOFICO en Région wallonne ;
- un impôt dans les deux autres Régions.

En ce qui concerne le prélèvement kilométrique introduit en tant qu'impôt, le choix s'est porté sur l'instauration de deux composantes, à savoir : une redevance d'infrastructure et une redevance pour coûts externe ; ces deux paramètres constituent les composantes d'un même impôt.

En ce qui concerne le prélèvement introduit sous forme de redevance, et la Région bruxelloise n'est pas concernée, c'est uniquement l'aspect de redevance d'infrastructure qui est admis.

Concrètement, le détenteur d'un poids lourd, après avoir conclu un contrat avec un prestataire de services, aura l'obligation d'installer préalablement à l'utilisation d'une route concernée par le prélèvement, un dispositif d'enregistrement électronique appelé « OBU », pour « On Board Unit ». Ce système sera fourni par le prestataire de services. Grâce à ce dispositif, les kilomètres parcourus seront enregistrés et communiqués automatiquement audit prestataire de services. L'enregistrement des données s'effectuera au moyen de la technologie GNSS (Global Navigation Satellite System). Précisons que cette technologie est interoperable avec d'autres systèmes électroniques de télépéage utilisés dans l'Union européenne, et ce conformément à l'article 2 de la directive 2004/52/CE.

Notons que l'Accord de coopération prévoit des exonérations pour certains types de véhicule comme les véhicules utilisés par la défense, la police, la protection civile, les ambulances, ...

Le prestataire de services, ou « Single service Provider », est en cours de désignation via un marché public commun aux trois Régions. A cette occasion, un

Hiervoor sluiten we een « Design Build Finance Maintain Operate » contract (DBFMO) voor een duur van 12 jaar. Daarom heeft ook dit samenwerkingsakkoord een duur van 12 jaar.

Op grond van dit contract wordt de « Single Service Provider » belast met de financiering van de vereiste investeringen om het systeem uit te rollen. Hij dient ook de nodige producten en diensten te ontwikkelen, zoals voor de elektronische registratie en het onderhoud van het controlemateriaal langs de wegen. De “Single Service Provider” wordt eveneens belast met de facturatie en de storting van de geïnde bedragen aan de Gewesten of aan de concessiehouders.

## 2. VIAPASS

Dit samenwerkingsakkoord beoogt eveneens de oprichting van een intergewestelijke publiekrechtelijke vereniging, VIAPASS genoemd.

De vereniging beschikt over een kapitaal van 498.000 euro die gestort moeten worden bij de oprichting van VIAPASS, waarin elk Gewest voor één derde participeert. De werkingskosten van de vereniging worden als volgt verdeeld :

- Vlaanderen 54%;
- Waals Gewest 40%;
- Brussels Gewest 6%.

VIAPASS krijgt als opdracht te zorgen voor de samenwerking, de coördinatie en het overleg tussen de Gewesten over het systeem van kilometerheffing dat zij samen hebben ingevoerd. Het akkoord bepaalt ook wederzijdse en spontane assistentie tussen de Gewesten onderling voor de inning van de heffing en de administratieve boetes. Een groot deel van deze opdracht betreft het sluiten, controleren en uitvoeren van een DBFMO-contract, dat ik eerder al heb vermeld.

Ik wil het met u ook hebben over het financieel aspect van het akkoord.

De kilometerheffing en de eventuele interesten die deze oplevert, worden gelokaliseerd op de plaats waar de afgelegde kilometer, of het afgelegde deel van de kilometer, opgetekend werd door het automatisch registratiesysteem.

Is er geen registratie, dan krijgt de kilometerheffing een forfaitaire vorm. Dit bedrag dekt een gebruik van 24 uur, ongeacht het Gewest waar de weg is gelegen. In dit specifieke geval wordt een verdeelsleutel toegepast; het betreft de verdeelsleutel van de vergoeding die aan de “Single Service Provider” verschuldigd is.

Deze verdeelsleutel van de vergoeding voor de terbeschikkingstelling is gebaseerd op de raming van het aantal kilometers dat voertuigen vandaag afleggen. Deze

contract « Design Build Finance Maintain Operate » (DBFMO) sera conclu pour une durée de 12 ans. Pour cette raison, le présent Accord de coopération est également conclu pour une durée de 12 ans.

Dans le cadre de ce contrat, ce « Single Service Provider » sera chargé du financement de l'investissement nécessaire pour la réalisation du système et il développera les produits et services requis comme le dispositif d'enregistrement électronique et l'entretien du matériel de contrôle le long de la route. Ce « Single Service Provider » sera également en charge de la facturation et du versement des sommes récoltées aux Régions ou aux concessionnaires.

## 2. VIAPASS

Le présent Accord de coopération institue également la création d'une association interrégionale de droit public, nommée VIAPASS.

Le capital de l'association s'élève à 498.000 euros libérables au moment de la constitution de VIAPASS, chaque Région y participant pour 1/3. la répartition des frais de fonctionnement de l'association est fixée selon la clé de répartition suivante :

- Flandre 54% ;
- Région wallonne 40% ;
- Région bruxelloise 6%.

VIAPASS aura pour mission d'assurer la coopération, la coordination et la concertation entre les Régions relatives au système du prélèvement kilométrique introduit par les Régions. L'accord prévoit également l'assistance mutuelle et spontanée entre les trois Régions en matière de recouvrement du prélèvement et des amendes administratives. Une partie importante de cette mission concerne la conclusion, le contrôle et l'exécution d'un contrat DBFMO que je viens d'évoquer.

Il me reste à évoquer l'aspect financier de l'accord.

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 parcouru, a été enregistré par le dispositif d'enregistrement électronique.

A défaut d'enregistrement, le prélèvement kilométrique est dû sous forme forfaitaire. Ce montant couvre une utilisation de 24 heures, quelle que soit la Région dans laquelle la voirie est située. Dans ce cas précis, une clé de répartition est utilisée ; il s'agit de la clé de répartition de l'indemnité due au « Single Service Provider ».

La clé de répartition de l'indemnité de mise à disposition due au SSP est basée sur l'estimation actuelle des kilomètres parcourus par les véhicules. Cette

eerste raming levert de volgende verdeling op :

- 62,2% voor het Vlaams Gewest;
- 2,18% voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 35,62% voor het Waals Gewest.

Deze verdeelsleutel wordt om de vier jaar aangepast. Daartoe wordt VIAPASS ermee belast te berekenen hoeveel kilometers het voorgaande jaar effectief zijn afgelegd om zo de verdeling van de vergoeding te verfijnen.

Anderzijds zal elk Gewest zelf de kosten dragen voor de voertuigen en het personeel die de controles uitvoeren.

Dit Samenwerkingsakkoord maakt de invoering van billijke mechanismen mogelijk om de infrastructuurkosten door te rekenen aan de wegvervoerders, en zet aan tot een milieubewuster verkeer, zoals ons Regeerakkoord vooropstelt.

Tot slot wil ik nog aangeven dat de invoering van dit type belasting aansluit bij een sterke tendens in Europa, en zeker in onze buurlanden. Indien wij ondanks de elders bewezen voordelen niet zouden overgaan tot een gelijkaardig initiatief, zou dat bijkomende druk zetten op bepaalde delen van het wegennet in ons land. ».

## II. Algemene bespreking

De heer Didier Gosuin is niet gekant tegen de invoering van een kilometerheffing voor de vrachtwagens. Hij wijst erop dat artikel 1 van het Samenwerkingsakkoord een duidelijke definitie bevat van de vrachtwagens waarop deze belasting van toepassing zal zijn, te weten de vrachtwagens voor het vervoer van goederen met een toegestane maximale tonnage van meer dan 3,5 ton. Men zou er bijgevolg kunnen van uitgaan dat een uitbreiding van de regeling naar alle individuele voertuigen slechts een kleine wijziging van die definitie zou vergen.

Wat is het standpunt van de Regering in verband met die mogelijke uitbreiding, die heel eenvoudig door te voeren lijkt? De vele verklaringen in de pers van leden van de meerderheidspartijen wijzen op een moeilijk te begrijpen meningsverschil. Zou er een kloof zijn tussen die publiekelijke verklaringen en een duister opzet vanwege de Regering?

De heer Emmanuel De Bock vraagt zich af of de basis voor de heffing, te weten het maximaal toegestane totaal gewicht, niet dreigt te leiden tot discriminatie. Welke bedragen heeft het Gewest tot op heden ontvangen uit het Eurovignet? Zal de nieuwe regeling de gewestelijke financiën ten goede komen?

première estimation donne la répartition suivante :

- 62,2% pour la Région flamande ;
- 2,18% pour la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 35,62% pour la Région wallonne.

Cette clé de répartition sera adaptée tous les quatre ans. A cette fin VIAPASS sera chargé d'établir le décompte des kilomètres réellement parcourus l'année précédente et ce, afin d'affiner la répartition de l'indemnité.

Par contre, chaque Région supportera elle-même les coûts liés aux véhicule et personnel de contrôle.

Cet accord de coopération permet l'introduction de justes mécanismes d'imputation des frais d'infrastructures aux transporteurs routiers, ainsi que l'encouragement d'une circulation plus respectueuse de l'environnement, tels que visés par notre Accord de Gouvernement.

Je terminerai en vous disant que l'introduction de ce type d'impôt est une tendance lourde observée en Europe et, principalement, dans les pays limitrophes. A défaut d'une initiative similaire, nonobstant les avantages déjà décrits par ailleurs, il en résulterait une importante pression supplémentaire sur certaines portions du réseaux routier de notre pays. ».

## II. Discussion générale

M. Didier Gosuin n'entend pas s'opposer à l'introduction d'une taxation kilométrique à charge des poids-lourds. Il observe que l'article 1<sup>er</sup> de l'Accord de coopération contient une définition précise des véhicules qui seront soumis à cette taxe, c'est-à-dire les camions destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes. On pourrait dès lors considérer qu'une extension de ce dispositif à toutes les voitures individuelles ne nécessiterait qu'une simple modification de cette définition.

Quelle est la position du Gouvernement face à cette éventuelle extension, qui paraît si simple à instaurer? Les nombreuses déclarations dans la presse de membres des partis de la majorité révèlent une pagaille difficilement compréhensible. Y aurait-il donc une discordance entre ces déclarations publiques et une volonté occulte du Gouvernement?

M. Emmanuel De Bock demande si la base sur laquelle les véhicules seront taxés, à savoir la masse maximale autorisée ne risquerait pas de mener à des discriminations. Quels sont les montants perçus jusqu'à présent par la Région grâce à l'Eurovignette? Le nouveau système de taxation sera-t-il bénéfique pour les

De heer Yaron Pesztat wachtte met ongeduld op dit Samenwerkingsakkoord, dat des te opmerkelijker is daar de drie ondertekenende Gewesten het altijd moeilijk gehad hebben om het eens te raken over zaken in verband met mobiliteit. Het principe van de heffing per afgelegde kilometer is het meest logische vanuit milieustandpunt.

De volksvertegenwoordiger wenst te reageren op de schijnbaar naïeve vraag van de heer Gosuin. Het spreekt vanzelf dat de regeling niet kan worden uitgebreid tot alle wagens louter door een artikel van het Samenwerkingsakkoord te wijzigen. Die belangrijke fiscale hervorming zou eerst en vooral afhangen van beter openbaar vervoer. Dat is een even complex als essentieel gegeven, dat de heer Gosuin opzettelijk over het hoofd ziet. Die zaak ligt Ecolo-fractie na aan het hart.

De heer Olivier de Clippelle merkt op dat de in het Samenwerkingsakkoord bedoelde Europese richtlijnen beogen een harmonisatie van de verkeersheffing tussen de lidstaten tot stand te brengen. Zij laten iedere lidstaat evenwel toe zijn eigen belasting te behouden, wat leidt tot verwarring bij de wegvervoerders. Weet de Minister-President of de Europese Commissie van plan is die belasting te uniformeren?

De heer Eric Tomas deelt de mening van de heer Pesztat en benadrukt dat een uitbreiding van de kilometerheffing tot personenwagens helemaal niet zo eenvoudig is als de heer Gosuin beweert.

De memorie van toelichting van het ontwerp stelt dat een uitvoerigere regeling van de belasting de verschillende gewestelijke wetgevingen, die in een latere fase worden aangenomen, in acht moet nemen. Moet de Brusselse wetgeving dan gewijzigd worden? De heer Tomas denkt het niet. Als dat niet het geval is, zou de Regering het toch overwegen? Welke gevolgen heeft de tenuitvoerlegging van het samenwerkingsakkoord voor de gewestfinanciën?

De Minister-President wenst zich thans niet uit te spreken in het door de heer Gosuin gestarte debat over de uitbreiding van de kilometerheffing. In de veronderstelling dat de Regering vanaf morgen die maatregel zou willen uitbreiden tot de wagens, zou dat tal van technische aanpassingen vergen. Dat is een werk van lange adem.

De privépartner van het Gewest zal de logistieke kosten, de installatiekosten van de toestellen en de kosten verbonden aan de inning van de heffing voor zijn rekening nemen.

Het Eurovignet zorgt voor 5,7 miljoen euro

finances régionales ?

M. Yaron Pesztat attendait impatientement cet Accord de coopération, qui est d'autant plus remarquable que les trois Régions signataires ont toujours eu difficile à s'accorder lorsqu'il s'agissait de mobilité. Le principe retenu de la taxation en fonction du kilomètre parcouru est le plus logique d'un point de vue environnemental.

Le député souhaite réagir à la question faussement naïve de M. Gosuin. Il est évident que le dispositif ne pourrait être étendu à toutes les voitures par une simple modification d'un article de l'Accord de coopération. Cette réforme fiscale majeure serait avant tout subordonnée à une profonde amélioration de l'accessibilité par les transports en commun. Il s'agit là d'un élément à la fois complexe et essentiel que M. Gosuin faisait mine de négliger. Le groupe Ecolo y est très attentif.

M. Olivier de Clippelle relève que les directives européennes visées par l'Accord de coopération tendent à apporter une harmonisation de la taxation de la circulation entre les Etats membres. Elles autorisent néanmoins chaque État membre à conserver des taxations qui leur sont propres, ce qui est une source de confusion pour les transporteurs routiers. Le Ministre-Président sait-il si la Commission européenne prépare une uniformisation de cette taxation ?

M. Eric Tomas partage l'avis de M. Pesztat et souligne qu'une extension de la taxation kilométrique aux voitures individuelles est loin d'être aussi simple que ce que M. Gosuin suggère.

L'exposé des motifs du projet indique que le règlement plus détaillé de la taxation obéira aux différentes législations régionales, adoptées dans une phase ultérieure. La législation bruxelloise devra-t-elle dès lors être modifiée ? M. Tomas pense que non. Si tel n'est pas le cas, le Gouvernement l'envisagerait-il quand même ? Quelles seront les conséquences pour la trésorerie régionale de la mise en œuvre de l'accord de coopération ?

Le Ministre-Président ne souhaite pas se prononcer actuellement dans le débat lancé par M. Gosuin sur un élargissement de la taxation kilométrique. Quoi qu'il en soit, à supposer même que le Gouvernement voudrait dès demain étendre cette mesure aux voitures, cette dernière requerrait de nombreuses adaptations techniques. Il s'agirait d'un travail de longue haleine.

Le partenaire privé de la Région prendra à sa charge les frais de logistique, d'installation des appareils ainsi que les frais liés à la perception de la redevance.

L'Eurovignette apporte 5,7 millions d'euros de recettes

ontvangsten op de gewestbegroting. De Regering hoopt er 8 miljoen extra uit te halen dankzij de kilometerheffing. De hervorming houdt dus geenszins een vermindering van de ontvangsten in.

De beslissingen die het Gewest zal moeten nemen om het samenwerkingsakkoord uit te voeren, hebben vooral betrekking op de aanpassing van de tarieven van de heffing. Men gaat ervan uit dat de kilometerheffing voor vrachtwagens pas in 2016 operationeel zal zijn. Dat is dus een beslissing voor de volgende regering. De overheidsopdracht voor de aanwijzing van de privépartner is aan de gang.

De heer Didier Gosuin repliceert dat zijn schijnbaar naïef betoog een reactie is op hypocriete verklaringen van leden van de regeringsmeerderheid, die na onvoorzichtige aankondigingseffecten en de onvermijdelijke mediastorm die ze daarmee hebben opgewekt, hun woorden moesten inslikken. Alle meerderheidspartijen lijken nu gekant tegen de kilometerheffing voor wagens, gelet op de nefaste effecten van die kakofonie in de media. Het idee is evenwel helemaal niet dom. Onze autofiscaliteit moet hervormd worden. Jammer genoeg hebben degenen die het debat op gang hebben gebracht dat helemaal verkeerd aangepakt, want ze hadden uit het oog verloren dat die kwestie zeer gevoelig ligt, aangezien het over onze wagen en onze portefeuille gaat.

Tot besluit zal de heer Gosuin voor het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord goedkeuren.

De heer Yaron Pesztat betreurt dat de heer Gosuin dat zeer ruime onderwerp, waarover de heer De Bock onlangs een interpellatie heeft gehouden en dat niet rechtstreeks betrekking heeft op het ontwerp van ordonnantie, weer eens ter sprake brengt. Hij herhaalt dat de Ecolo-fractie voorstander is van de afschaffing van de verkeersbelasting als die vervangen wordt door een kilometerheffing die varieert volgens plaats en tijdstip, zolang de bereikbaarheid met het openbaar vervoer er een fundamenteel onderdeel van is. Het tarief van de heffing zal zowel redelijk als ontradend moeten zijn. De cijfers die in de pers waren verschenen, waren uit de lucht gegrepen. Dat is evenwel geen reden om het debat niet te voeren. In dat opzicht moet men wachten tot de voorwaarden verenigd zijn om het debat te hervatten.

### III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

au budget régional. Le Gouvernement escompte en retirer 8 millions supplémentaires grâce à la taxation kilométrique. La réforme ne représente donc nullement une diminution de recettes.

Les décisions que la Région devra prendre pour mettre en œuvre l'accord de coopération se rapportent avant tout à l'adaptation des tarifs de cette taxe. On estime que le système de prélèvement kilométrique pour poids-lourds ne sera opérationnel qu'en 2016 ; cela concernera donc le prochain gouvernement. Le marché dédié à la désignation du partenaire privé est en cours.

M. Didier Gosuin rétorque que son intervention faussement naïve répond à des déclarations hypocrites de membres de la majorité gouvernementale, qui, après d'imprudents effets d'annonce et les turbulences médiatiques qu'ils ont inmanquablement suscitées, ont dû piteusement se rétracter. Il semble à présent que l'ensemble des partis au pouvoir est opposé à la taxation au kilomètre pour les voitures, étant donné les effets dévastateurs de cette cacophonie médiatique. L'idée est pourtant loin d'être stupide. Il faut réformer notre fiscalité automobile. Malheureusement, ceux qui ont lancé ce débat l'ont fait de façon totalement inopportune, en perdant de vue que le sujet est des plus délicat, puisqu'il se rapporte à la voiture et au portefeuille.

En conclusion, M. Gosuin votera en faveur du projet portant assentiment à l'accord de coopération.

M. Yaron Pesztat regrette que M. Gosuin aborde une nouvelle fois ce vaste sujet, qui a récemment fait l'objet d'une interpellation de M. De Bock, et qui ne concerne pas directement le projet d'ordonnance. Il répète que le groupe Ecolo est favorable à la suppression de la taxe de circulation, remplacée par une taxation kilométrique, variable en fonction du lieu et de l'heure, tant l'accessibilité par les transports en commun est un élément fondamental de cette taxe. Le taux de cette taxe devra être à la fois raisonnable et dissuasif. Les chiffres ayant été relayés dans la presse étaient farfelus. Ce n'est pas pour autant une raison pour abandonner ce débat. Il faut attendre à cet égard que les conditions soient réunies pour reprendre cette discussion.

### III. Discussion des articles et votes

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article ne suscite aucun commentaire.



**Stemming**

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Artikel 2*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

**IV. Stemming over het geheel**

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteur,*

*De Voorzitster,*

Barbara TRACHTE

Françoise DUPUIS

**Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*Article 2*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

**IV. Vote sur l'ensemble**

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

– *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

*La Rapporteuse,*

*La Présidente,*

Barbara TRACHTE

Françoise DUPUIS