

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2014-2015

19 JANUARI 2015

---

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende bekrachtiging van de overeenkomst van 15 juli 2014 met betrekking tot de doorbetalingsverbintenis, afgesloten tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Single Service Provider en de financier**

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie voor de Financiën en Algemene Zaken, belast met de Begroting, de Externe Betrekkingen, de Ontwikkelingssamenwerking, het Openbaar Ambt en het Wetenschappelijk Onderzoek

**door de heer Fabian MAINGAIN (F)**

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, Olivier de Clippele, Abdallah Kanfaoui, Emmanuel De Bock, Fabian Maingain, Benoît Cerexhe, mevr. Zoé Genot, de heren Stefan Cornelis, Jef Van Damme, Bruno De Lille.

*Plaatsvervangers* : de heer Hasan Koyuncu, mevr. Marion Lemesre, mevr. Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.

*Andere leden* : mevr. Evelyn Huytebroeck, mevr. Annemie Maes, mevr. Caroline Persoons, de heer Johan Van den Driessche.

---

Zie :

**Stuk van het Parlement :**

A-69/1 – 2014/2015 : Ontwerp van ordonnantie.

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

---

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

19 JANVIER 2015

---

**PROJET D'ORDONNANCE**

**portant ratification de la convention du 15 juillet 2014 relative à l'obligation de continuité de paiement, conclue entre la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale, le Single Service Provider et le Bailleur de fonds**

---

**RAPPORT**

fait au nom de la commission des Finances et des Affaires générales, chargée du Budget, des Relations extérieures, de la Coopération au Développement, de la Fonction publique et de la Recherche scientifique

**par M. Fabian MAINGAIN (F)**

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, Olivier de Clippele, Abdallah Kanfaoui, Emmanuel De Bock, Fabian Maingain, Benoît Cerexhe, Mme Zoé Genot, MM. Stefan Cornelis, Jef Van Damme, Bruno De Lille.

*Membres suppléants* : M. Hasan Koyuncu, Mmes Marion Lemesre, Barbara d'Ursel-de Lobkowicz.

*Autres membres* : Mmes Evelyn Huytebroeck, Annemie Maes, Caroline Persoons, M. Johan Van den Driessche.

---

Voir :

**Document du Parlement :**

A-69/1 – 2014/2015 : Projet d'ordonnance.

## I. Inleidende uiteenzettingen van minister Guy Vanhengel

De minister heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden:

"Om binnen de drie Gewesten de kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren zoals voorzien, is een interregionale samenwerking opgezet. Deze samenwerking is een bewuste keuze voor meer coherentie en efficiëntie. Hiertoe werd door de drie Gewesten een interregionale entiteit met rechtspersoonlijkheid opgericht : "Viapass".

Viapass zal de regie voeren en toezicht houden op de bouw, het onderhoud en de exploitatie van het nodige wegbeprijzingssysteem voor vrachtwagens, die de Gewesten via een DBFMO-overeenkomst hebben toevertrouwd aan een externe dienstverlener (de Single Service Provider, genaamd "Satellic").

In de overeenkomst met deze Single Service Provider werd voorzien in een doorbetalingverbintenis waarbij de Gewesten instaan voor de door Viapass verschuldigde bedragen aan Satellic, indien en in de mate dat Viapass, om welke reden ook, zijn contractuele verplichtingen niet of niet tijdig nakomt.

Er is geen directe budgettaire impact omwille van deze doorbetalingverbintenis. De Gewesten staan nu reeds in voor de financiering van Viapass, volgens ieders aandeel. Het aandeel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedraagt 2,18%, de aandelen van het Vlaams en het Waals Gewest respectievelijk 62,20% en 35,62%.

Uiteraard is het aandeel van Brussel in deze doorbetalingverbintenis eveneens beperkt tot 2,18%.

Er werd tevens overeengekomen dat de bekrachtiging per ordonnantie van deze doorbetalingverbintenis diende te gebeuren tegen uiterlijk 31 december 2014. De ontstentenis hiervan is een grond voor onmiddellijke beëindiging van de overeenkomst met de SSP.

De ordonnantie houdende de algemene uitgavenbegroting 2015 voorzag dan ook in een bijblad met hetzelfde voorwerp. Heden, dient de verbintenis een blijvend karakter te krijgen.

De Economische en Sociale Raad formuleerde een positief advies.

Ik vraag u dan ook dit ontwerp van ordonnantie te willen goedkeuren."

## I. Exposé introductif du ministre Guy Vanhengel

Le ministre a tenu devant les commissaires l'exposé suivant:

"Une collaboration interrégionale a été mise sur pied afin d'implémenter la tarification au kilomètre pour les poids lourds au sein des trois Régions. Cette collaboration interrégionale est un choix délibéré pour plus de cohérence et d'efficacité. A cette fin, les trois Régions ont créé une entité interrégionale avec personnalité juridique : «Viapass».

Viapass assurera la régie et la supervision du développement, de l'entretien et de l'exploitation d'un système de tarification routière pour camions, que les Régions ont confié à un fournisseur de services (le Single Service Provider, en l'occurrence «Satellic») sur la base d'un contrat DBFMO (Design, Build, Finance, Maintain & Operate).

Dans ce contrat, une obligation de continuité de paiement a été prévue par laquelle les Régions s'engagent à garantir le paiement de tous les montants dus par Viapass à Satellic pour autant et dans la mesure où Viapass n'est plus en mesure de satisfaire, pour quelque raison que ce soit, à ses obligations contractuelles.

Cette obligation de continuité de paiement est sans incidence budgétaire directe dès lors que les Régions financent déjà Viapass à concurrence de leur part respective. La part de la Région bruxelloise s'élève à 2,18%; quant aux parts de la Région flamande et de la Région wallonne, elles s'élèvent respectivement à 62,20% et 35,62%.

La part de Bruxelles dans cette obligation de continuité est évidemment également limitée à 2,18%.

Il a également été convenu que la ratification par ordonnance de cette obligation de continuité de paiement devait avoir lieu pour le 31 décembre 2014 au plus tard. Le non-respect de cette disposition constitue une cause de rupture immédiate du contrat avec le SSP.

C'est pourquoi, l'ordonnance contenant le Budget général des dépenses 2015, prévoyait déjà un cavalier au même objet. Aujourd'hui, il convient de pérenniser cet engagement.

Le Conseil économique et social a émis un avis favorable.

Je vous demande donc de bien vouloir approuver ce projet d'ordonnance."

## II. Algemene bespreking

De heer Bruno De Lille is verheugd over deze ordonnantie. Het betreft een belangrijk systeem zowel voor Brussel, voor Vlaanderen als voor Wallonië. Hier wordt een begin gemaakt met de kilometerheffing voor vrachtwagens. Vanuit Brussel werd er steeds de nadruk op gelegd dat, op termijn, het systeem ook uitbreidbaar moest zijn naar personenwagens. Derhalve vraagt de heer de Lille aan de minister om erover te waken dat, als Viapass de nodige investeringen doet, het zich houdt aan die afspraak. Anders zou dat op termijn extra kosten kunnen opleveren.

Het betreft iets dat, ook al gaat het enkel over vrachtvervoer, een grote impact kan hebben op het verkeer van en naar Brussel. Het zal er mee toe bijdragen dat de mobiliteitsknoop deels wordt opgelost.

Voorts maakte de heer De Lille melding van een andere ordonnantie betreffende de tarieven, die nog moet goedgekeurd worden. Wanneer zal die ordonnantie aan het Parlement worden voorgelegd ?

De heer Olivier de Clippele vraagt of de ordonnantie met de heffingen zal toestaan dat vrachtwagens van alle mogelijke grootte nog overal in Brussel mogen rondrijden. In sommige steden, mogen bepaalde vrachtwagens niet om op het even welk uur overal rondrijden. Soms rijden zware vrachtwagens zich vast in kleine straatjes om te ontsnappen aan een file en geraken zij daar niet meer weg als gevolg van een reeks onverwachte gebeurtenissen. Op verkeersvlak is het in sommige wijken dan ook dramatisch gesteld.

De heer Emmanuel De Bock leest artikel 2 van het ontwerp van ordonnantie voor en vraagt de minister te preciseren hoe de verantwoordelijkheid concreet met de andere Gewesten gedeeld zal worden. Gaat het over een gedeelde waarborg? Is het Gewest enkel verantwoordelijk voor zijn aandeel? Kan men van ons het volledige bedrag eisen, ook al moet men daarvoor bij de andere Gewesten aankloppen?

Vaak geeft het Gewest zijn waarborg. Welke impact heeft dit ontwerp van ordonnantie op de gewestbegroting?

De minister antwoordt aan de heer de Lille dat het Gewest een groot voorstander is om op termijn te komen tot een fiscaliteit waarbij niet alleen de vrachtwagens aan dit type van fiscaliteit worden onderworpen maar eveneens de personenwagens. Naarmate men daarmee vordert, zal dit ook technisch mogelijk zijn in gans Europa. Iedereen zal ooit een OBU (on board unit) in zijn wagen hebben. Het is interessanter dit type fiscaliteit te ontwikkelen dan het bestaande systeem verder te zetten.

## II. Discussion générale

M. Bruno De Lille se réjouit de la présente ordonnance. Il s'agit d'un système important tant pour Bruxelles que pour la Flandre et la Wallonie. On implémente la tarification au kilomètre pour les poids lourds. Bruxelles a toujours insisté sur la nécessité de pouvoir également, à terme, étendre le système aux voitures particulières. C'est pourquoi M. De Lille demande au ministre de veiller à ce que Viapass respecte cet engagement s'il réalise les investissements nécessaires. Sans quoi, cela pourrait, à terme, engendrer des surcoûts.

Même si le système concerne uniquement le transport de marchandises, il peut avoir un impact majeur sur le trafic au départ et à destination de Bruxelles. Il contribuera à résoudre en partie le problème de la mobilité.

M. De Lille fait également mention d'une autre ordonnance relative aux tarifs, qui doit encore être adoptée. A-t-on une idée de quand cette ordonnance sera soumise au Parlement ?

M. Olivier de Clippele demande si l'ordonnance sur la tarification autorisera que toutes les tailles de poids lourds puissent encore se rendre partout à Bruxelles. Dans certaines villes, certains poids lourds ne sont pas autorisés à toute heure du jour à circuler partout. Parfois, de gros poids lourds finissent par s'engouffrer dans des petites rues, pour échapper à un embouteillage et restent coincés à cause de toute une série d'événements non prévus. Ceci créé alors en termes de circulation une désolation totale dans certains quartiers.

M. Emmanuel De Bock donne lecture de l'article 2 du projet d'ordonnance et demande au ministre de préciser comment, concrètement, la responsabilité sera partagée entre les autres Régions. S'agit-il d'une caution solidaire ? La Région est-elle juste tenue pour sa part ? Pourra-t-on nous réclamer l'entièreté de la somme, quitte à se retourner contre les autres Régions ?

Bien souvent, la Région accorde sa garantie. Quelle sera l'impact du présent projet d'ordonnance sur le budget régional ?

Le ministre répond à M. De Lille que la Région est tout à fait favorable à l'instauration, à terme, d'un type de fiscalité auquel non seulement les poids lourds seront assujettis, mais aussi les voitures particulières. À mesure qu'on avancera sur ce projet, sa faisabilité technique s'étendra dans toute l'Europe. Un jour, tout le monde aura un OBU (on board unit) dans son véhicule. Il est plus intéressant de développer ce type de fiscalité que de maintenir le système existant. En effet, la fiscalité actuelle

De bestaande fiscaliteit berust immers op het bezit van een wagen en niet op het gebruik ervan. Wat het gebruik betreft, heeft men de recente jaren reeds enkele milieuaspecten geïntegreerd. Het milieu en het leefbaarheidsaspect behelzen evenwel meer dan de uitstoot van een wagen. Ook de vraag waar en wanneer een auto rijdt, is hierbij van belang. Op termijn moet men komen tot een fiscaliteit waarbij ook meer het gebruik wordt belast.

Wat de tarieven betreft, antwoordt de minister dat daarover normalerwijze onderhandeld moeten worden zodanig dat deze ordonnanties vóór de grote vakantie in het Parlement worden goedgekeurd. Deze onderhandelingen zijn nu lopende.

Natuurlijk moet een onderscheid worden gemaakt tussen fiscale maatregelen m.b.t. het vrachtwagenvervoer en maatregelen inzake de organisatie van het verkeer. De gewestelijke en lokale entiteiten kunnen bepaalde voertuigen verbieden de openbare weg te gebruiken.

De bedoelde maatregel belast het gebruik van sommige voertuigen op sommige plaatsen.

Het is absoluut mogelijk een ontradende tarifiering tot stand te brengen voor zeer zware vrachtwagens die zich naar weinig aangewezen plaatsen wensen te begeven, zoals stadscentra. Die kwestie zal aan bod komen tijdens de bespreking over de tarifiering. Daarvoor moeten de tarieven van de drie Gewesten zoveel mogelijk op elkaar afgestemd worden. Op het kleine grondgebied van België, mag er geen verschil zijn in tarieven. Verschillende tarieven voor de stadscentra overal in België kunnen in overweging genomen worden.

Volgens de minister, bedraagt het Brussels deel van de toegekende waarborg ongeveer 2,18%. Elk deelgebied is in die verplichting gehouden aan zijn gewicht, dat voornoemd percentage niet zal overschrijden. Eigenlijk is er dus geen sprake van solidariteit. Schuldeisers zullen zich moeten wenden tot de drie deelgebieden, en niet tot een ervan voor hun vorderingen tegenover de andere deelgebieden.

Viapass heeft al een weerslag op onze begroting. Voor 2014, bedroeg die 42.000 euro (voor de werkingskosten). Zodra de maatregel in werking is, zal dat bedrag stijgen. Het bedrag blijft evenwel marginaal. De vooropgestelde ontvangsten zijn evenwel veel hoger dan de huidige ontvangsten uit de bestaande heffing.

Mevrouw Marion Lemesre wijst erop dat het intergewestelijke entiteit Viapass werd opgericht in het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 en in een ordonnantie werd gegoten. De MR-fractie zal ontwerp van ordonnantie nr. A-69/1 aannemen ; de ordonnantie biedt een waarborg voor de bedrijven en voor de dienstverleners.

repose sur la possession d'une voiture, et non sur son utilisation. Concernant l'utilisation, on a déjà intégré quelques aspects environnementaux ces dernières années. L'environnement et l'aspect « qualité de vie » ne se limitent cependant pas aux émissions d'un véhicule. La question de savoir où et quand une voiture circule est également importante. À terme, il faut instaurer une fiscalité qui taxe également davantage l'utilisation.

Concernant les tarifs, le ministre répond qu'ils doivent normalement être négociés de manière à ce que le Parlement puisse approuver ces ordonnances avant les grandes vacances. Ces négociations sont en cours actuellement.

Naturellement, il convient de faire la distinction entre la politique fiscale par rapport au transport des poids lourds et la politique d'organisation du trafic. Les entités régionales et locales peuvent interdire l'utilisation des voiries à certains véhicules.

La fiscalité visée opère une ponction sur l'utilisation de certains véhicules à certains endroits.

Il est tout à fait possible de créer une tarification dissuasive pour les très gros poids lourds qui voudraient se rendre à des endroits peu indiqués tels les centres-villes. Ce débat aura lieu lors de la discussion sur la tarification. Il convient, à ce titre, d'harmoniser le plus possible les tarifs entre les trois Régions. Sur le petit territoire de la Belgique, il ne convient pas de distinguer les tarifs, mais on peut imaginer une différenciation par rapport aux centres-villes partout en Belgique.

À propos de la partie bruxelloise dans la garantie qui est accordée, le ministre indique qu'elle est de l'ordre de 2,18 %. Chaque entité est tenue par rapport à son poids dans cette obligation qui ne dépassera pas ledit pourcentage. Il n'y a donc pas de solidarité à proprement parler. Le créancier devra s'adresser aux trois entités et non à l'une d'elles pour les créances qu'il a sur les autres.

Viapass a déjà un impact sur notre budget. Pour 2014, il était de 42.000 euros (pour les frais de fonctionnement). Une fois opérationnel, cette charge augmentera. Or, ce montant demeure résiduel. Les recettes préconisées de l'opération sont nettement plus élevées que les recettes actuelles perçues en la matière par la taxation existante.

Mme Marion Lemesre rappelle que l'entité interrégionale Viapass a été créée par l'accord de coopération du 31 janvier 2014. Cela a été coulé sous forme d'ordonnance. Le groupe MR votera le projet d'ordonnance n° A-69/1. C'est une garantie pour les entreprises et pour les prestataires.

De minister bevestigt dat : mevrouw Lemesre verwijst meer bepaald naar de ordonnantie van 3 april 2014.

Le ministre confirme le propos : il s'agit de l'ordonnance du 3 avril 2014 à laquelle Mme Lemesre renvoie.

### III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

#### *Artikel 2*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

### IV. Stemming over het geheel

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

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

*De Rapporteur,*

Fabian MAINGAIN

*De Voorzitter,*

Charles PICQUÉ

### III. Discussion des articles et votes

#### *Article 1*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

#### *Article 2*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

### IV. Vote sur l'ensemble

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

*Le Rapporteur,*

Fabian MAINGAIN

*Le Président,*

Charles PICQUÉ