

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJKPARLEMENT

GEWONE ZITTING 2014-2015

4 MEI 2015

### ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 tot wijziging van 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

##### I. Algemene uiteenzetting

###### 1. Inleidend

Deze ordonnantie beoogt de instemming met het samenwerkingsakkoord tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse 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.

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

4 MAI 2015

### PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment à l'accord de coopération du 24 avril 2015 modifiant 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 constitution 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**

#### Exposé des motifs

##### I. Exposé général

###### 1. Introduction

La présente ordonnance a pour objet l'assentiment à l'accord de coopération modifiant 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.

Dit wijzigende samenwerkingsakkoord werd op 24 april 2015 ondertekend door de regeringen van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het samenwerkingsakkoord werd toegelicht en voor advies voorgelegd in de bevoegde adviesorganen van de verschillende gewesten.

Deze memorie van toelichting betreft de algemene en artikelsgewijze bespreking van het samenwerkingsakkoord. De twee artikelen van het ontwerp van instemmingsordonnantie zelf behoeven geen toelichting.

Het voorliggende samenwerkingsakkoord werd aangepast aan de bijzondere opmerkingen van de Raad van State in zijn advies nr. 57.359 van 9 april 2015. Wat betreft de toepassing van de « gendertest », zoals voorzien door artikel 3, 2° van de ordonnantie van 29 maart 2012 houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, kan worden opgemerkt dat het formulier dat hiertoe werd voorzien door het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 april 2014 houdende de uitvoering van de ordonnantie van 29 maart 2012 houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, werd ingevuld.

## 2. Doelstellingen

Het voorliggende samenwerkingsakkoord voorziet in een aantal wijzigingen aan het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse 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. Alle wijzigingen worden hieronder toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

Een belangrijke wijziging betreft de invoering van het concept « tariefzone » en een aanpassing van de artikelen inzake de tariefmethodologie. Het is alleszins de bedoeling dat de gewesten als autonome tolheffende instanties maximale vrijheid behouden voor het bepalen en differentiëren van hun tarieven in overeenstemming met de gelegde beleidsaccenten, zij het dat ze hierbij gezamenlijk streven naar een zo groot mogelijke overeenstemming met het oog op de transparantie en duidelijkheid voor de weggebruiker.

Voorliggend samenwerkingsakkoord voorziet eveneens in de mogelijkheid om maximaal, maar met respect voor de Europeesrechtelijke minimumtarieven, de jaarlijkse verkeersbelasting (als belasting op autobezit) aan te passen aan de nieuwe evolutie naar een kilometerheffing voor

Cet accord de coopération modificatif a été signé le 24 avril 2015 par les gouvernements de la Région flamande, de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cet accord de coopération a été exposé et soumis pour avis aux organes consultatifs compétents des différentes régions.

Cet exposé des motifs concerne le commentaire général et le commentaire des articles de l'accord de coopération. Les deux articles du projet d'ordonnance d'assentiment en tant que tels ne nécessitent aucun commentaire.

Le présent accord de coopération a été adapté aux observations particulières du Conseil d'Etat, formulées dans son avis n° 57.359 du 9 avril 2015. En ce qui concerne l'application du « test gender », prévu par l'article 3, 2°, de l'ordonnance du 29 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale, on peut faire observer que le formulaire prévu à cet effet par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'ordonnance du 29 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale, a été rempli.

## 2. Objectifs

Le présent accord de coopération prévoit un certain nombre de modifications 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 constitution 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. Toutes les modifications sont commentées ci-après, dans le commentaire des articles.

Une importante modification concerne l'introduction du concept de « zone tarifaire » et une adaptation des articles relatifs à la méthode de tarification. L'objectif étant toutefois que les Régions, en tant que percepteurs de péages autonomes, conservent une liberté maximale dans la fixation et la différenciation leurs tarifs, conformément aux accents politiques fixés, tout en visant, ensemble, une convergence la plus grande possible, dans un souci de transparence et de clarté pour l'utilisateur de la route.

Le présent accord de coopération prévoit également la possibilité d'adapter au maximum, mais en respectant les tarifs minimums légaux selon le droit européen, la taxe de circulation annuelle, en tant que taxe sur la possession d'un véhicule, à la nouvelle évolution vers un prélèvement

vrachtwagens (als faire gebruiksheffing). Daar artikel 4, § 3, van de Bijzondere Financieringswet voorschrijft dat de verkeersbelasting verschuldigd door een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een VZW met leasingactiviteiten, alleen kan worden gewijzigd na het sluiten van een interregionaal samenwerkingsakkoord, werd hiertoe in een artikel voorzien in voorliggend samenwerkingsakkoord.

## II. Commentaar bij de artikelen van het samenwerkingsakkoord

### *Artikel 1*

In de definitie van « voertuig » (in punt 18° van artikel 1 van het samenwerkingsakkoord kilometerheffing) wordt volgend zinsdeel geschrapt : « bij een samenstel van voertuigen is de heffing enkel verschuldigd indien het motorvoertuig bestemd is voor het vervoer van goederen over de weg ». Deze schrapping beoogt de conformiteit met de definitie van voertuig in artikel 2, d) van 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.

Verder wordt een extra definitie toegevoegd (punt 20°) voor het concept tariefzone. De invoering van dit nieuw concept zal ook een impact hebben op de tariefformule die hieronder toegelicht zal worden bij de artikelen 4 en 5. Tariefzone wordt gedefinieerd als « een begrensd wegsegment met een vast begin- en eindpunt waarop bij gebruik in een welbepaalde rijrichting op elk moment een eenduidig bepaald, afstandsgerelateerd tarief TZ van toepassing is ». De begin- en eindpunten zullen gecodeerd zijn in het systeem.

### *Artikel 2*

Dit artikel voorziet in :

- 1° de schrapping van de forfaitaire heffing, die een gebruiksrecht voor 24 uur op het gehele Belgische wegennet introduceerde;
- 2° toevoeging van een lid waarbij, naar analogie met de regeling inzake het eurovignet, de bestuurder van het voertuig enkel subsidiair, bij wanbetaling door de belastingplichtige, kan worden aangesproken tot voldoening van de verschuldigde kilometerheffing en desgevallend de administratieve geldboeten. De bestuurder kan zich voor deze sommen wel verhalen op de belastingplichtige (de houder van het voertuig).

In antwoord op de opmerking van de Raad van State in verband met de afschaffing van de forfaitaire heffing, kan worden vermeld dat deze aanpassing geen invloed

kilométrique pour les poids lourds, en tant que prélèvement équitable lié à l'utilisation. Etant donné que l'article 4, § 3, de la Loi spéciale de financement impose que la taxe de circulation due par une société, une entreprise publique autonome ou une ASBL à activités de leasing ne peut seulement être modifiée qu'après la conclusion d'un accord de coopération interrégional, un article a été prévu à cet effet dans le présent accord de coopération.

## II. Commentaire des articles de l'accord de coopération

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

Dans la définition de « véhicule » (au point 18° de l'article 1<sup>er</sup> de l'accord de coopération relatif au prélèvement kilométrique), la partie de phrase suivante est supprimée: « 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 ». Cette suppression est opérée en vue de se conformer à la définition du terme véhicule reprise à l'article 2, d), 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.

Par ailleurs, une définition supplémentaire est ajoutée pour le concept de zone tarifaire (point 20°). L'introduction de ce nouveau concept aura aussi un impact sur la formule tarifaire, qui sera commentée ci-dessous, aux articles 4 et 5. La zone tarifaire est définie comme « un segment de route limité avec un début et une fin fixes pour l'utilisation duquel dans un sens bien déterminé un tarif TZ déterminé de manière univoque et en rapport avec la distance parcourue est d'application ». Les débuts et fins susmentionnés seront encodés dans le système.

### *Article 2*

Cet article prévoit :

- 1° la suppression du prélèvement forfaitaire, qui introduisait un droit d'usage de l'ensemble du réseau routier belge, valable pour une durée de 24 heures;
- 2° l'ajout d'un alinéa où, par analogie avec la réglementation en matière d'eurovignette, il ne peut être réclamé que subsidiairement au conducteur du véhicule l'acquittement du prélèvement kilométrique dû et, le cas échéant, des amendes administratives, à défaut de paiement par le contribuable. Le conducteur dispose d'un recours contre le contribuable (le détenteur du véhicule), pour obtenir le remboursement de ces sommes.

En réponse à la remarque du Conseil d'Etat en lien avec la suppression du prélèvement forfaitaire, il peut être signalé que cette modification n'a pas d'impact sur l'avis

heeft op het advies dat de Europese Commissie op 28 mei 2014 heeft uitgebracht, krachtens artikel 7*nonies* van richtlijn 1999/62/EG. In de notificatie die aan de basis lag van dit advies was immers geen sprake was enige forfaitaire heffing. Bovendien wordt, gelet op deze afschaffing, verzekerd dat het systeem in de praktijk voldoende toegankelijk is voor buitenlandse gebruikers, via voldoende fysieke servicepunten, binnen een beperkte afstand en via de mogelijkheid om beroep te doen op een online aanvraagprocedure voor het afsluiten van een dienstverleningsovereenkomst en het bekomen van een OBU.

### Artikel 3

De wijzigingen onder punt 1° en 2° beogen het toepassingsgebied uit te breiden tot de bestuurder van het voertuig. De wijziging onder punt 1° is gelinkt aan het feit dat de kilometerheffing ook verschuldigd kan zijn door de bestuurder van het voertuig (*cf.* de toelichting bij artikel 2 hierboven). De wijziging onder punt 2° beoogt de rechtzetting van een hiaat in het initieel samenwerkingsakkoord, waarbij niet voorzien was dat ook handelingen door de bestuurder van het voertuig (andere dan de houder van het voertuig) in bepaalde gevallen aanleiding kunnen geven tot een schorsing van de dienstverleningsovereenkomst. Dit werd nu rechtgezet. Als de bestuurder de OBU gebruikt op een wijze die strijdig is met de voorschriften van de dienstverlener, nalaat een zichtbaar defect te melden aan de dienstverlener, of de instructies van de dienstverlener niet opvolgt, kan dit ook aanleiding geven tot een schorsing van de dienstverleningsovereenkomst.

In punt 3° wordt daarnaast voorzien dat de overtredingen op de regelgeving inzake de kilometerheffing, begaan met hetzelfde voertuig, gebundeld worden, waardoor maximum één administratieve geldboete verschuldigd is voor een tijdvak van drie uren vanaf de eerste vaststelling van overtreding binnen België. Als een gewest al een overtreding heeft vastgesteld (en voor zover voor deze overtreding een administratieve boete wordt opgelegd), kan geen enkel gewest een nieuwe boete opleggen voor de overtredingen, begaan met hetzelfde voertuig, binnen datzelfde tijdvak. Na het verstrijken van het tijdvak van drie uren, kan opnieuw een boete worden opgelegd door het gewest dat als eerste een overtreding vaststelt op het eigen grondgebied (bij wege van handhavingsapparatuur dan wel door handhavingspersoneel bij controles op de weg). Deze nieuwe boete impliceert op zijn beurt opnieuw dat de andere gewesten bij latere vaststelling van een overtreding geen boete kunnen opleggen voor overtredingen, begaan met hetzelfde voertuig, binnen een tijdvak van drie uren.

De duur van het tijdvak (momenteel 3 uren) kan bij een uitvoerend samenwerkingsakkoord, in de zin van artikel 92*bis*, § 1, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, worden ge-

rendu par la Commission européenne le 28 mai 2014, en vertu de l'article 7*nonies*, de la directive 1999/62/EG. Dans la notification à la base de l'avis précité, il n'était pas du tout question d'un prélèvement forfaitaire. En outre, vu la suppression du prélèvement forfaitaire, il est assuré que le système soit, dans les faits, suffisamment accessible aux utilisateurs étrangers, via un nombre suffisant de points de service à une distance limitée et via la possibilité d'avoir recours à une procédure de demande online pour la conclusion d'un contrat de prestation de services et pour l'obtention d'un OBU.

### Article 3

Les adaptations aux points 1° et 2° visent à étendre le champ d'application au conducteur du véhicule. L'adaptation au point 1° est liée au fait que le prélèvement kilométrique peut aussi être dû par le conducteur du véhicule (*cf.* le commentaire de l'article 2 ci-dessus). L'adaptation au point 2° vise à rectifier une lacune de l'accord de coopération initial, dans lequel il n'était pas prévu que les actes du conducteur du véhicule (autre que le détenteur du véhicule) peuvent aussi, dans des cas déterminés, donner lieu à une suspension du contrat de prestation de services. Cela a été rectifié. Si le conducteur utilise l'OBU d'une manière contraire aux prescriptions du prestataire de services, néglige de communiquer au prestataire de services un défaut visible, ou ne suit pas les instructions du prestataire de services, cela peut aussi donner lieu à une suspension du contrat de prestation de services.

Au point 3°, il est ensuite prévu que les infractions à la réglementation en matière de prélèvement kilométrique, commises avec le même véhicule, sont regroupées, de sorte qu'au maximum une seule amende administrative est due pour une période de temps de trois heures à partir du premier constat d'infraction en Belgique. Si une région a déjà constaté une infraction (et pour autant qu'une amende administrative soit infligée pour cette infraction), aucune région ne peut infliger de nouvelle amende, pour les infractions commises avec le même véhicule durant cette même période de temps. Après l'expiration de cette période de temps de trois heures, une amende peut à nouveau être infligée par la région qui, la première, constate une infraction sur son propre territoire (au moyen d'un appareillage de scanning ou à l'intervention des fonctionnaires compétents lors des contrôles sur la voie publique). Cette nouvelle amende implique à son tour que les autres régions lors de la constatation postérieure d'une infraction, ne peuvent à nouveau pas imposer d'amende pour les infractions commises avec le même véhicule au cours d'une période de temps de trois heures.

La modification de la durée de la période de temps (actuellement de 3 heures) peut être modifiée au moyen d'un accord de coopération d'exécution au sens de l'article 92*bis*, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980

wijzigd. Hierdoor kan onder meer snel en efficiënt worden ingespeeld op eventuele misbruikgevallen en/of belastingontwijking.

#### Artikel 4

Dit artikel wijzigt de tariefformule voor de kilometerheffing als retributie op volgende punten :

- in navolging van een opmerking van de Raad van State wordt bepaald dat de correctiefactor voor compensatie van onnauwkeurige GPS-metingen bij een uitvoerend samenwerkingsakkoord, in de zin van artikel 92bis, § 1, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, kan worden gewijzigd. Dit laat toe op een meer flexibele manier om te gaan met de technologische vooruitgang (om de correctiefactor zoveel mogelijk te doen aanleunen bij de compensatie die nodig is voor een eventueel onnauwkeurige registratie van kilometers);
- de mogelijkheid tot modulering van het tarief in functie van tijd (ET) wordt ingevoerd. Deze modulering kan zowel slaan op een dag/nachttarief, of kan desgevallend voorzien worden omwille van de congestiegevoeligheid van een tariefzone (in betreffende rijrichting). Dit biedt meer mogelijkheden om eventuele specifieke mobiliteitsproblemen bij te sturen.

Om dezelfde reden wordt ook het concept van tariefzone ingevoerd in artikel 1, punt 20° (zie toelichting bij artikel 1);

- de mogelijkheid tot modulering in functie van plaats (EP) wordt ingevoerd. Dit moet toelaten op sommige plaatsen te komen tot een optimalisering van het gebruik van de verkeersinfrastructuur;
- inzake de gewichtsklassen (variëte G) worden de voertuigen met een MTM van 12 ton voortaan ingedeeld in de tweede categorie (conform richtlijn 1999/62/EG), in plaats van bij de laagste categorie van hoger dan 3,5 ton MTM;
- in de nieuwe paragraaf 5 wordt de mogelijkheid voorzien dat in het kader van de schade aan de infrastructuur en de verkeersveiligheid, specifiek een afwijkend tarief kan worden voorzien voor zéér zware vrachtwagens (van méér dan 32 ton) op secundaire wegen, gezien dit type vracht het meeste overlast kan veroorzaken op deze plaatsen.

In antwoord op de opmerking van de Raad van State in verband met wijzigingen die worden aangebracht aan de tariefformule van de kilometerheffing, kan worden gesteld dat deze wijzigingen geen invloed hebben op het advies dat de Europese Commissie op 28 mei 2014 heeft uitgebracht, krachtens artikel 7nonies van richtlijn 1999/62/EG. In de

de réformes institutionnelles. De cette façon, il est entre autres possible de répondre de manière rapide et efficace aux éventuels cas d'abus et/ou d'évasion fiscale.

#### Article 4

Cet article modifie la formule tarifaire du prélèvement kilométrique en tant que redevance à certains niveaux :

- suite à une remarque du Conseil d'Etat, il est prévu que le facteur de correction appliqué pour compenser l'imprécision des mesures GPS puisse être modifié par un accord de coopération d'exécution au sens de l'article 92bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Ceci permet de s'adapter de manière flexible au progrès technologique (et d'ainsi faire coller le plus possible le facteur de correction à la compensation nécessaire due aux éventuelles imprécisions de l'enregistrement des kilomètres);
- la possibilité de moduler le tarif en fonction de la période (ET) est introduite. Cette modulation peut tant voir le jour sous forme d'un tarif de jour/de nuit que, le cas échéant, varier en raison de la susceptibilité d'une zone tarifaire à la congestion (dans le sens de circulation concerné). Ceci offre plus de possibilités pour corriger d'éventuels problèmes spécifiques de mobilité.

C'est également pourquoi le concept de zone tarifaire est introduit à l'article 1<sup>er</sup>, 20° (voir commentaire de l'article 1<sup>er</sup>);

- la possibilité de modulation en fonction du lieu (EP) est introduite. Ceci doit permettre de conduire à optimiser l'usage de l'infrastructure routière à certains endroits;
- en ce qui concerne les catégories de poids (variable G), les véhicules d'une MMA de 12 tonnes sont désormais classés dans la deuxième catégorie (conformément à la directive 1999/62/CE), et non plus dans la catégorie la plus basse des plus de 3,5 tonnes de MMA;
- le nouveau paragraphe 5 prévoit la possibilité que, dans le cadre des dommages à l'infrastructure et de la sécurité routière, il puisse être prévu spécifiquement un tarif dérogatoire pour les très gros poids lourds (plus de 32 tonnes), sur les routes secondaires, étant donné que ce type de charge risque d'occasionner le plus d'embaras à ces endroits.

En réponse à la remarque formulée par le Conseil d'Etat, en lien avec les modifications apportées à la formule de tarification du prélèvement kilométrique, il peut être signalé que ces modifications n'influent pas l'avis rendu par la Commission européenne le 28 mai 2014, en vertu de l'article 7nonies, de la directive 1999/62/EG. Dans la notifica-

notificatie die aan de basis lag van dit advies werden enkel de maximumtarieven genotificeerd en die maxima worden ook na de instemming met dit akkoord nog steeds gerespecteerd. Bovendien werd in de voornoemde notificatie reeds gewezen op de differentiaties die door onderhavig akkoord worden ingevoegd (zoals tijd, rijrichting en plaats).

#### Artikel 5

De wijzigingen aan de tariefformule voor de kilometerheffing als belasting zijn analoog aan die voor de kilometerheffing als retributie. Zie de toelichting bij het vorige artikel.

#### Artikel 6

Dit artikel wijzigt het artikel inzake de vrijstellingen. Concreet wordt de voorwaarde van « slechts af en toe op de openbare weg in België rijden » geherformuleerd tot « slechts in beperkte mate gebruik maken van de openbare weg in België ». Dit duidt beter de *ratio legis* van deze vrijstelling.

#### Artikel 7

Dit artikel voorziet voor elk gewest in de mogelijkheid om vanaf de inwerkingtreding van de kilometerheffing de jaarlijkse verkeersbelasting verschuldigd door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven of vzw's met leasingactiviteiten te wijzigen voor voertuigen die onderworpen zijn aan de kilometerheffing. Elk gewest behoudt hierbij de autonomie om zelf te bepalen in welke mate er in de jaarlijkse verkeersbelasting zal worden aangepast. Wel moeten voor voertuigen vanaf 12 ton MTM de Europese minimumtarieven gerespecteerd worden (zoals vermeld in bijlage I van 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).

#### Artikel 8

Het controlesysteem inzake de kilometerheffing (*i.e.* via vaste en mobiele scanningsapparatuur), maakt het noodzakelijk dat, voor effectieve invordering van administratieve geldboeten en, desgevallend, de hiermee verbonden interessen en kosten, ook mobiele controle-eenheden worden ingezet die voertuigen op de weg kunnen opsporen met het doel om de verschuldigde bedragen in te vorderen gedurende de aanwezigheid van deze voertuigen op het grondgebied van een van de gewesten. Gelet op het complexe karakter van de invordering buiten de landsgrenzen is het noodzakelijk dat belastingplichtigen kunnen worden gecontroleerd en openstaande belastingschulden van hen

tion à la base de l'avis précité, seuls les tarifs maximaux étaient notifiés et ces maxima seront toujours respectés en cas de l'assentiment au présent accord. En outre, les différenciations introduites par le présent accord (comme les différenciations en fonction du moment, du sens de circulation et du lieu) étaient déjà indiquées dans la notification précitée.

#### Article 5

Les modifications à la formule tarifaire du prélèvement kilométrique en tant que taxe sont analogues à celles du prélèvement kilométrique en tant que redevance. Voir le commentaire de l'article précédent.

#### Article 6

Cet article modifie l'article concernant les exonérations. Concrètement, la condition « sont utilisés seulement parfois sur la voie publique » est reformulée comme suit : « ne sont utilisés que de manière limitée sur la voie publique en Belgique ». Cette reformulation indique plus clairement la *ratio legis* de cette exonération.

#### Artikel 7

Cet article permet à chaque région de modifier, à partir de l'entrée en vigueur du prélèvement kilométrique, la taxe de circulation annuelle due par des sociétés, des entreprises publiques autonomes ou des ASBL à activités de leasing, pour les véhicules soumis au prélèvement kilométrique. Dans ce cadre, chaque région conserve l'autonomie pour déterminer elle-même dans quelle mesure elle adaptera la taxe de circulation annuelle. Cependant, notons que pour les véhicules à partir de 12 tonnes de MMA, les tarifs minimums européennes (tels que mentionnés à l'annexe I 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) doivent être respectés.

#### Article 8

Le système de contrôle en matière de prélèvement kilométrique (*c'est-à-dire* via un appareillage de scanning fixe et mobile), rend nécessaire, pour le recouvrement effectif des amendes administratives et, le cas échéant, des intérêts et frais y liés, que des unités de contrôle mobiles, qui puissent détecter les véhicules sur la route, soient aussi mises sur pied, dans le but de recouvrer les montants dus durant la présence de ces véhicules sur le territoire d'une des régions. Vu le caractère complexe du recouvrement hors des frontières de notre pays, il est nécessaire que les contribuables puissent être contrôlés et que leurs dettes d'impôt ouvertes puissent être recouvrées, pendant la pré-

kunnen worden ingevorderd, tijdens de aanwezigheid op het grondgebied van een van de Gewesten van het Rijk. Dergelijke controles verhogen de pakkans van overtreders en zijn daarom onontbeerlijk om de fraudegevoeligheid van het systeem van kilometerheffing te beperken.

Gelet op de territoriale bevoegdheid van elk der Gewesten en de beperkte grootte van hun grondgebied, zal het in de praktijk echter moeilijk zijn om een voertuig tijdig te kunnen tegenhouden binnen de grenzen van het eigen Gewest. Dergelijke territoriale beperking zorgt ervoor dat de mobiele controle-eenheden ernstig in hun mogelijkheden worden beperkt.

Dit artikel verduidelijkt dat het handhavingspersoneel van een gewest bij een wegcontrole (en alleen dan) niet alleen de openstaande administratieve geldboetes verschuldigd aan dat gewest kan innen, maar ook de openstaande geldboetes verschuldigd aan de andere gewesten. De geïnde bedragen die betrekking hebben op inbreuken gepleegd in een ander gewest, worden nadien integraal doorgestort aan dat andere gewest (aan wie de gelden effectief toekomen).

#### *Artikel 9*

Dit artikel schrapt twee keer de verwijzing naar « de houder van het voertuig ». Die verwijzingen voegen namelijk niks toe. Meer nog, ze kunnen verwarring creëren nu de kilometerheffing ook verschuldigd kan zijn door de bestuurder van het voertuig (zie de toelichting bij artikel 2 hierboven).

#### *Artikel 10*

Dit artikel schrapt de bepalingen inzake de verdeling van de forfaitaire heffing en vervangt deze door een artikel inzake de opbrengsten van de administratieve geldboeten.

Zie ook de toelichting bij artikel 2 in verband met de opmerking van de Raad van State met betrekking tot de afschaffing van de forfaitaire heffing.

Er wordt ook herhaald dat als een gewest reeds een overtreding heeft vastgesteld (en voor zover hiervoor een administratieve boete wordt opgelegd), geen enkel gewest een administratieve geldboete mag opleggen voor de overtredingen, begaan met hetzelfde voertuig, binnen een tijdvak van drie uren dat aanvangt vanaf de vaststelling van de eerstgenoemde overtreding (zie ook de toelichting bij artikel 3).

De Minister van Financiën,

GUY VANHENGEL

sence sur le territoire d'une des Régions du Royaume. De tels contrôles augmentent pour les contrevenants le risque d'être pris et sont pour cette raison indispensables pour limiter la susceptibilité à la fraude, du système de prélèvement kilométrique.

Vu la compétence territoriale de chacune des régions et l'étendue limitée de leur territoire, il sera cependant en pratique difficile de pouvoir arrêter à temps un véhicule à l'intérieur des frontières de la région en question. Une telle limitation territoriale a pour effet que les unités de contrôle mobiles sont sérieusement limitées dans leurs possibilités.

Cet article précise que le personnel de contrôle d'une région, en cas de contrôle routier (et seulement alors), peut percevoir non seulement les amendes administratives impayées dues à cette région, mais aussi les amendes dues aux autres régions. Les montants perçus, qui ont trait à des infractions commises dans une autre région, sont ensuite intégralement transférés à cette autre région (à qui l'argent revient effectivement).

#### *Article 9*

Cet article prévoit deux fois la suppression de la référence au « détenteur du véhicule ». Ces références n'ajoutent rien. Plus encore, elles peuvent créer de la confusion, vu que le prélèvement kilométrique peut aussi être dû par le conducteur du véhicule (cf. le commentaire de l'article 2 ci-dessus).

#### *Article 10*

Cet article supprime les dispositions concernant la répartition du prélèvement forfaitaire et remplace celles-ci par un article concernant les recettes des amendes administratives.

Voyez aussi le commentaire de l'article 2, concernant la remarque du Conseil d'Etat en lien avec la suppression du prélèvement forfaitaire.

Il est aussi rappelé que lorsque une région a déjà constaté une infraction (et pour autant qu'une amende administrative soit infligée pour celle-ci), aucune région ne peut infliger d'amende administrative pour les infractions commises avec le même véhicule, durant une période de temps ininterrompue de trois heures, qui prend cours à partir du constat de la première infraction (voir aussi le commentaire de l'article 3).

Le Ministre des Finances,

Guy VANHENGEL

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

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende instemming met  
het samenwerkingsakkoord van [27 maart 2015]  
tot wijziging van het samenwerkingsakkoord  
van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest,  
het Waalse 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 van Financiën en Begroting, na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Financiën is ermee belast bij het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt :

*Artikel 1*

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

*Artikel 2*

Instemming wordt verleend met het samenwerkingsakkoord van [27 maart 2015] tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse 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.

Bijlage bij de ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van [27 maart 2015] tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse 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.

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

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE**

**portant assentiment à  
l'accord de coopération du [27 mars 2015]  
modifiant 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 constitution 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**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Finances et du Budget, après délibération,

ARRETE :

Le Ministre des Finances est chargé de soumettre au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

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

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 [27 mars 2015] modifiant 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 constitution 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.

Annexe de l'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération du [27 mars 2015] modifiant 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 constitution 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.



Bijlage – samenwerkingsakkoord van [27 maart 2015] tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse 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 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-President,

Rudi VERVOORT

De Minister van Financiën,

Guy VANHENGEL

Annexe – l'accord de coopération du [27 mars 2015] modifiant 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 constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous 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.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président,

Rudi VERVOORT

Le Ministre des Finances,

Guy VANHENGEL

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, verenigde kamers, op 31 maart 2015, door de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking, verzocht hem binnen een termijn van vijf werk dagen verlengd tot acht dagen (\*), een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie « houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015 tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse 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. 57.359/VR) gegeven :

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag als volgt :

« De spoedprocedure is te verantwoorden omdat ingevolge de DBFMO overeenkomst met de dienstverlener, die zal instaan voor de registratie van de verreden kilometers, de berekening van de verschuldigde heffing en de inning en doorstorting ervan, de gewestelijke regelgeving tot implementatie van de kilometerheffing in beginsel uitvoerbaar moet zijn tegen uiterlijk 1 juni 2015. Dit laat de dienstverlener toe om in de loop van juni de laatste wijzigingen aan de software door te voeren en in juli te beginnen met het testen van de geprogrammeerde software. Indien op een latere datum dan 1 juni nog wijzigingen aan de software nodig zijn door wijzigingen aan het regelgevend kader, zullen de testen opnieuw moeten gebeuren.

Bij gebreke van het voldoen van deze verplichting, riskeren de gewesten niet alleen een grote contractuele schadevergoeding, maar bestaat eveneens het risico dat de dienstverlener (Satellic) de opstartdatum van de kilometerheffing uitstelt. Daar het afzien van de heffing van het eurovignet op zijn minst 9 maanden op voorhand genotificeerd moet worden aan de verdragsstaten van het eurovignetverdrag, dreigt voor de gewesten in dit scenario ook een budgettair hiaat ingevolge het feit dat de kilometerheffing nog niet geheven kan worden, terwijl het eurovignet niet langer geheven mag worden. ».

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp van decreet aanleiding tot de volgende opmerkingen.

### VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Artikel 3 van de ordonnantie van 29 maart 2012 « houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » luidt als volgt :

(\*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van vijf werk dagen verlengd wordt tot acht dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85bis.

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, chambres réunies, saisi par le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement, le 31 mars 2015, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables prorogé à huit jours (\*), sur un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment à l'accord de coopération du 27 mars 2015 modifiant 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 constitution 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 spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles » a donné l'avis (n° 57.359/VR) suivant :

Suivant l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 3°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

La lettre s'exprime en ces termes :

« De spoedprocedure is te verantwoorden omdat ingevolge de DBFMO overeenkomst met de dienstverlener, die zal instaan voor de registratie van de verreden kilometers, de berekening van de verschuldigde heffing en de inning en doorstorting ervan, de gewestelijke regelgeving tot implementatie van de kilometerheffing in beginsel uitvoerbaar moet zijn tegen uiterlijk 1 juni 2015. Dit laat de dienstverlener toe om in de loop van juni de laatste wijzigingen aan de software door te voeren en in juli te beginnen met het testen van de geprogrammeerde software. Indien op een latere datum dan 1 juni nog wijzigingen aan de software nodig zijn door wijzigingen aan het regelgevend kader, zullen de testen opnieuw moeten gebeuren.

Bij gebreke van het voldoen van deze verplichting, riskeren de gewesten niet alleen een grote contractuele schadevergoeding, maar bestaat eveneens het risico dat de dienstverlener (Satellic) de opstartdatum van de kilometerheffing uitstelt. Daar het afzien van de heffing van het eurovignet op zijn minst 9 maanden op voorhand genotificeerd moet worden aan de verdragsstaten van het eurovignetverdrag, dreigt voor de gewesten in dit scenario ook een budgettair hiaat ingevolge het feit dat de kilometerheffing nog niet geheven kan worden, terwijl het eurovignet niet langer geheven mag worden. ».

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 3°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

### FORMALITÉS PRÉALABLES

1. L'article 3 de l'ordonnance du 29 mars 2012 « portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale » dispose comme suit :

(\*) Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 3°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, qui dispose que le délai de cinq jours ouvrables est prorogé à huit jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85bis.

« Art. 3. Elke minister en staatssecretaris integreert de genderdimensie in alle beleidslijnen, maatregelen en acties die onder zijn bevoegdheden vallen. Daartoe :

1° waakt hij of zij over de tenuitvoerlegging van de in artikel 2, § 1, bepaalde strategische doelstellingen en van de integratie van de genderdimensie in alle nieuwe beheersplannen, in alle nieuwe beheerscontracten en in elk ander instrument voor strategische planning van de Brusselse overheidsdiensten en de Brusselse instellingen van openbaar nut die onder zijn bevoegdheid vallen. Daartoe keurt hij of zij de relevante genderindicatoren goed die het mogelijk maken om het proces van de integratie van de genderdimensie en de realisatie van de strategische doelstellingen te meten;

2° stelt hij of zij voor elk wetgevend of reglementair ontwerp een evaluatieverslag op van de impact ervan op de respectieve situatie van vrouwen en mannen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering kan het modevaluatieverslag van de impact, « gendertest » genaamd regelen;

3° waakt hij of zij, in het kader van de procedures voor de toekenning van overheidsopdrachten en de toekenning van subsidies, over het in aanmerking nemen van de gelijkheid van vrouwen en mannen en de integratie van de genderdimensie. ».

Artikel 3 van de ordonnantie van 29 maart 2012 is op 10 juni 2014 in werking getreden krachtens artikel 9, eerste lid, van dezelfde ordonnantie (1).

Op 24 april 2014 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een besluit « houdende de uitvoering van de ordonnantie van 29 maart 2012 houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » aangenomen.

Artikel 13 van dat besluit luidt als volgt :

« Art. 13. § 1. – Het evaluatierapport over de impact op vrouwen en mannen, de « gendertest », zoals bepaald in artikel 3, § 2 van de ordonnantie wordt in bijlage van dit besluit gevoegd. De « gendertest » wordt ingevuld door de personen die de nieuwe reglementering opstellen. Die persoon kan een kabinetsmedewerker zijn of een ambtenaar van het betrokken bestuur.

§ 2. – De « gendertest » wordt ingevuld voor de eerste toevoeging aan de agenda in de Ministerraad.

§ 3. – Het resultaat van de test dient beschouwd te worden als een indicatieve meting van het project.

§ 4. – De bevoegde Minister zorgt ervoor dat de « gendertest » ingevuld wordt.

§ 5. – Bij gebrek aan een « gendertest » kan een ontwerp van reglementering niet als volledig worden beschouwd en kan dus geen voorwerp uitmaken van een beraadslaging binnen de Ministerraad. ».

(1) Zie in die zin inzonderheid advies nr. 56.385/4 gegeven door de afdeling Wetgeving op 18 juni 2014 over een ontwerp dat geleid heeft tot het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 juni 2014 « tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 november 2008 tot bepaling van de handelingen en werken die vrijgesteld zijn van een stedenbouwkundige vergunning, van het advies van de gemachtigde ambtenaar, van de gemeente, van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, van de overlegcommissie evenals van de speciale regelen van openbaarmaking of van de medewerking van een architect ».

« Art. 3. Chaque ministre et secrétaire d'État intègre la dimension de genre dans toutes les politiques, mesures et actions relevant de ses compétences. À cet effet :

1° il ou elle veille à la mise en œuvre des objectifs stratégiques fixés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, et de l'intégration de la dimension du genre dans tous les nouveaux plans de gestion, dans tous les nouveaux contrats de gestion ainsi que dans tout autre instrument de planification stratégique des services publics bruxellois et des organismes d'intérêt public bruxellois qui relèvent de sa compétence. À cette fin, il ou elle approuve les indicateurs de genre pertinents permettant de mesurer le processus d'intégration de la dimension de genre et la réalisation des objectifs stratégiques;

2° pour chaque projet d'acte législatif ou réglementaire, il ou elle établit un rapport d'évaluation de l'impact du projet sur la situation respective des femmes et des hommes.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale peut régler le modèle de rapport d'évaluation de l'impact, dit « test genre »;

3° il ou elle veille, dans le cadre des procédures de passation des marchés publics et d'octroi de subsides, à la prise en compte de l'égalité des femmes et des hommes et à l'intégration de la dimension de genre. ».

L'article 3 de l'ordonnance du 29 mars 2012 est entré en vigueur le 10 juin 2014 en vertu de l'article 9, alinéa 1<sup>er</sup>, de la même ordonnance (1).

Le 24 avril 2014, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté un arrêté « portant exécution de l'ordonnance du 29 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale ».

L'article 13 de cet arrêté dispose comme suit :

« Art. 13. § 1<sup>er</sup>. – Le rapport d'évaluation de l'impact sur les femmes et les hommes, appelé « test genre », tel que défini à l'article 3, § 2, de l'ordonnance, est annexé au présent arrêté. Le « test genre » est complété par les personnes qui rédigent une nouvelle réglementation. Cette personne peut être un collaborateur de cabinet ou un fonctionnaire de l'administration concernée.

§ 2. – Le « test genre » doit être complété avant la première mise à l'ordre du jour au Conseil des Ministres.

§ 3. – Le résultat du test doit être considéré comme une évaluation indicative du projet.

§ 4. – Le Ministre compétent veille à ce que le « test genre » soit complété.

§ 5. – En l'absence de « test genre », un projet de réglementation ne peut être considéré comme complet et ne peut donc faire l'objet d'une discussion au Conseil des Ministres. ».

(1) Voir notamment, en ce sens, l'avis n° 56.385/4 donné le 18 juin 2014 par la section de législation sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 juin 2014 « modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 novembre 2008 déterminant la liste des actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune, de la Commission royale des Monuments et des Sites, de la Commission de Concertation ainsi que de mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte ».

Dat besluit is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 24 februari 2015. Luidens artikel 15 ervan treedt het echter « in werking op de eerste dag van de legislatuur volgend op de legislatuur waarin de ordonnantie werd goedgekeurd », te weten op 10 juni 2014 <sup>(2)</sup>.

De steller van het voorontwerp moet erop toezien dat voldaan wordt aan het voorgeschreven vormvereiste voordat de ontworpen tekst aangenomen wordt.

#### ONDERZOEK VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD WAARMEE INSTEMMING WORDT VERLEEND

##### STREKKING VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD

2. Het samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015, waarmee bij het voorontwerp van decreet wordt ingestemd, wijzigt het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse 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 ».

Naast bepaalde technische correcties, strekken die wijzigingen inzonderheid tot :

- het afschaffen van de forfaitaire heffing die verschuldigd is voor het gebruik van de weg gedurende een periode van 24 uur ingeval de afgelegde kilometers niet geregistreerd worden (artikel 4, § 3, van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, vervangen bij artikel 2 van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015);
- het herzien van de methodes voor de tariefzetting van de kilometerheffing als retributie (artikel 6 van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014) en als belasting (artikel 7 van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014), teneinde er inzonderheid variabelen aan toe te voegen die betrekking hebben op het tijdstip en de plaats (artikelen 4 en 5 van het samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015);
- het bieden van de mogelijkheid aan de gewesten om, vanaf de datum van inwerkingtreding van de kilometerheffing, een vermindering door te voeren van de jaarlijkse verkeersbelasting die verschuldigd is door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven of VZW's met leasingactiviteiten, overeenkomstig artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 « betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten » (nieuw artikel 9/1 van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, ingevoegd bij artikel 7 van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015).

##### BESTAANBAARHEID VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD MET HET EUROPESE RECHT

3. De afdeling Wetgeving heeft in haar advies nr. 54.669/VR van 14 januari 2014 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 27 maart 2014 « houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het gebied van de drie Gewesten en betreffende de oprichting

Cet arrêté a été publié au *Moniteur belge* le 24 février 2015. Toutefois, selon son article 15, celui-ci « entre en vigueur le premier jour de la législature suivant celle durant laquelle a été adoptée l'ordonnance », soit le 10 juin 2014 <sup>(2)</sup>.

Il appartient à l'auteur de l'avant-projet de veiller à l'accomplissement de la formalité prescrite préalablement à l'adoption du texte en projet.

#### EXAMEN DE L'ACCORD DE COOPÉRATION AUQUEL IL EST PORTE ASSENTIMENT

##### PORTÉE DE L'ACCORD DE COOPÉRATION

2. L'accord de coopération du 27 mars 2015 auquel l'avant-projet de décret examiné tend à porter assentiment modifie l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale « relative 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 la 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 ».

Outre certaines corrections d'ordre technique, ces modifications visent notamment :

- à supprimer le prélèvement forfaitaire couvrant une utilisation de 24 heures, dû en cas d'absence d'enregistrement des kilomètres parcourus (article 4, § 3, de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 précité, remplacé par l'article 2 de l'accord de coopération du 27 mars 2015 précité);
- à revoir les méthodes de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que redevance (article 6 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 précité) et en tant que taxe (article 7 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 précité) afin d'y ajouter notamment des variables relatives au moment et au lieu (articles 4 et 5 de l'accord de coopération du 27 mars 2015);
- à permettre aux régions de diminuer, à partir de l'entrée en vigueur du prélèvement kilométrique, la taxe de circulation annuelle due par des sociétés, des entreprises publiques autonomes, ou des ASBL à activités de leasing, conformément à l'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 « relative au financement des communautés et des régions » (article 9/1, nouveau de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 précité, inséré par l'article 7 de l'accord de coopération du 27 mars 2015 précité).

##### CONFORMITÉ DE L'ACCORD DE COOPÉRATION AU DROIT EUROPÉEN

3. Dans son avis n° 54.669/VR donné le 14 janvier 2014 sur un avant-projet devenu le décret du 27 mars 2014 « portant assentiment à l'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 institu-

(2) *Ibid.*

(2) *Ibid.*

van een publiekrechtelijk interregionaal samenwerkingsverband Viapass in de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen», benadrukt dat de bepalingen van de eerste twee hoofdstukken van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 de kenmerken van een raamakkoord vertonen.

De afdeling Wetgeving concludeert daaruit het volgende : (Vertaling)

« 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. ».

Hoewel de verschillende regionale wetgevers nog geen concrete vorm gegeven hebben aan het tolheffingssysteem, kunnen wat betreft de vraag of het samenwerkingsakkoord in overeenstemming is met de voorschriften van 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 vrachtvoertuigen », reeds de volgende opmerkingen geformuleerd worden.

4. Artikel 7*nonies* van voornoemde richtlijn 1999/62/EG bepaalt het volgende :

« Artikel 7*nonies*

1. Ten minste zes maanden voor de toepassing van een nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een infrastructuurheffing, zenden de lidstaten de Commissie het volgende toe :

- a) voor andere tolregelingen dan regelingen met betrekking tot concessietolgeldden :
  - de eenheidswaarden en andere noodzakelijke parameters die zij toepassen om de verschillende infrastructuurkostenelementen te berekenen, en
  - duidelijke informatie over de voertuigen waarvoor de tolregeling geldt, de geografische omvang van het wegennet of gedeelte van het wegennet die voor elke kostenberekening in aanmerking is genomen, en het percentage van de beoogde terug te verdienen kosten;
- b) voor tolregelingen met betrekking tot concessietolgeldden :
  - de concessieovereenkomsten of ingrijpende wijzigingen van die overeenkomsten,
  - het referentiemodel waarop de concessieverlener de aankondiging betreffende de concessieovereenkomst als bedoeld in bijlage VII B van Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (15) heeft gebaseerd; dit referentiemodel bevat de in het kader van de concessie geraamde kosten als bepaald in artikel 7*ter*, lid 1, het geraamde verkeersvolume per type voertuig, de geplande toltarieven en de geografische omvang van het net dat door de concessieovereenkomst wordt bestreken.

tion commune telle que visée à l'article 92bis, § 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles », la section de législation a souligné le caractère d'accord-cadre que présentent les dispositions des deux premiers chapitres de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 précité.

La section de législation en tire la conclusion suivante :

« 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. ».

Sans devoir attendre cette concrétisation du système de télépéage par les différents législateurs régionaux, il est toutefois possible de formuler les observations suivantes, relatives à la conformité de l'accord de coopération au prescrit 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 ».

4. L'article 7*nonies* de la directive 1999/62/CE précitée, dispose :

« Article 7*nonies*

1. Au moins six mois avant la mise en œuvre d'un nouveau dispositif de péage comportant l'application d'une redevance d'infrastructure, les États membres communiquent à la Commission :

- a) pour les dispositifs de péage autres que ceux comportant des péages de concession :
  - les valeurs unitaires et les autres paramètres appliqués pour le calcul des différents éléments de coût des infrastructures, et
  - des informations claires sur les véhicules couverts par leurs systèmes de péage et l'étendue géographique du réseau, ou d'une partie de celui-ci, pris en compte dans chaque calcul des coûts, et sur la fraction des coûts que lesdits systèmes visent à recouvrer;
- b) pour les dispositifs de péage comportant des péages de concession :
  - les contrats de concession ou les modifications notables apportées à ces contrats,
  - le scénario de base sur lequel le concédant a fondé l'avis de concession visé à l'annexe VII B de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services (15) ce scénario de base inclut l'estimation des coûts, tels qu'ils sont définis à l'article 7*ter*, paragraphe 1<sup>er</sup>, envisagés dans le cadre de la concession, ainsi que l'estimation du trafic prévu, selon les types de véhicules, les niveaux de péage envisagés et l'étendue géographique du réseau concerné par le contrat de concession.

2. Binnen zes maanden na ontvangst van de overeenkomstig lid 1 verstrekte informatie brengt de Commissie een advies uit waarin zij oordeelt of aan de verplichtingen van artikel 7*sexies* is voldaan. De adviezen van de Commissie worden ter kennis gebracht van het in artikel 9*quater* bedoelde comité.

3. Vóór de toepassing van een nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een externekostenheffing, zenden de lidstaten de Commissie het volgende toe :

- a) nauwkeurige informatie over de trajecten waarop de externekostenheffing zal worden toegepast en een beschrijving van de voertuigklassen, soorten wegen en de exacte tijdsperioden op basis waarvan de externekostenheffing zal worden gevarieerd;
- b) de geplande gewogen gemiddelde externekostenheffing en de beoogde totale inkomsten;
- c) indien van toepassing, de naam van de instantie die is aangewezen overeenkomstig artikel 7*quater*, lid 4, om de hoogte van de heffing vast te stellen, en van haar vertegenwoordiger;
- d) de parameters, data en informatie die noodzakelijk zijn om aan te tonen hoe de berekeningsmethode van bijlage III*bis* zal worden toegepast.

4. De Commissie besluit of al dan niet aan de verplichtingen van de artikelen 7*ter*, 7*quater* of 7*undecies*, dan wel artikel 9, lid 2, is voldaan, en wel uiterlijk :

- a) zes maanden na indiening van het in lid 3 bedoelde dossier, of
- b) indien van toepassing, drie bijkomende maanden na ontvangst van in lid 3 bedoelde aanvullende informatie op verzoek van de Commissie.

De lidstaat past de voorgestelde externekostenheffing conform het besluit aan. Het besluit van de Commissie wordt ter kennis gebracht van het in artikel 9*quater* bedoelde comité, van het Europees Parlement en van de Raad. ».

Gelet op de herziening van de formule voor de tarificatie van de kilometerheffing en op de afschaffing van de forfaitaire heffing die geldt voor een gebruik van de weg gedurende 24 uur, zoals die voortvloeien uit het voornoemde samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015, moet nagegaan worden of de toekomstige gewestelijke wet- en regelgeving met betrekking tot het elektronische tolheffingssysteem in overeenstemming blijft met de informatie op grond waarvan de Europese Commissie, overeenkomstig het voornoemde artikel 7*nonies*, lid 2, van richtlijn 1999/62/EG, op 28 mei 2014 een advies uitgebracht heeft.

Is dat niet het geval of bestaat daaromtrent twijfel, dan moet vóór de datum van inwerkingtreding van de regeling een nieuwe adviesaanvraagprocedure doorlopen worden.

5. De afschaffing van de forfaitaire heffing voor het gebruik van de betreffende wegeninfrastructuur gedurende een periode van 24 uur, die doorgevoerd wordt bij artikel 2 van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015, zal tot gevolg hebben dat in situaties die aanleiding zouden hebben gegeven tot het innen van deze forfaitaire heffing, in de toekomst een administratieve geldboete opgelegd zal worden die eventueel hoger zal zijn dan een gewone retributie.

2. Dans un délai de six mois suivant la réception de toutes les informations requises en vertu du paragraphe 1<sup>er</sup>, la Commission rend un avis indiquant si les obligations énoncées à l'article 7*sexies* sont respectées. Les avis de la Commission sont mis à la disposition du comité visé à l'article 9*quater*.

3. Avant la mise en œuvre d'un nouveau dispositif de péage comportant l'application d'une redevance pour coûts externes, les États membres communiquent à la Commission :

- a) des informations précises permettant de localiser les tronçons routiers sur lesquels il est prévu de percevoir la redevance pour coûts externes et indiquant la classe des véhicules, le type des routes et les périodes de temps exactes en fonction desquels elle variera;
- b) le montant envisagé de la redevance pour coûts externes moyenne pondérée et le montant total des recettes prévu;
- c) le cas échéant, le nom de l'autorité désignée en application de l'article 7*quater*, paragraphe 4, pour fixer le montant de la redevance, ainsi que le nom de son représentant;
- d) les paramètres, données et informations nécessaires pour établir les modalités d'application de la méthode de calcul figurant à l'annexe III*bis*.

4. La Commission rend une décision sur le fait de savoir si les obligations énoncées aux articles 7*ter*, 7*quater*, 7*undecies*, ou à l'article 9, paragraphe 2, sont respectées, au plus tard :

- a) six mois après la communication du dossier visé au paragraphe 3; ou
- b) le cas échéant, dans un délai supplémentaire de trois mois après la réception des informations complémentaires prévues au paragraphe 3 à la demande de la Commission.

L'État membre concerné adapte la redevance pour coûts externes proposée afin de se mettre en conformité avec la décision. La décision de la Commission est mise à la disposition du comité visé à l'article 9*quater*, du Parlement européen et du Conseil. ».

Eu égard aux modifications apportées à la formule de tarification du prélèvement kilométrique, et à la suppression du tarif forfaitaire pour une utilisation de 24 heures, qui résultent de l'accord de coopération du 27 mars 2015 précité, il conviendra de vérifier si les futures législations et réglementations régionales relatives au système de télépéage restent conformes aux informations sur la base desquelles la Commission européenne a donné un avis le 28 mai 2014, conformément à l'article 7*nonies*, paragraphe 2, précité, de la directive 1999/62/CE.

À défaut, ou en cas de doute, une nouvelle procédure de demande d'avis devra être accomplie préalablement à l'entrée en vigueur du système.

5. La suppression du tarif forfaitaire pour une utilisation de l'infrastructure routière concernée d'une durée de 24 heures, qu'opère l'article 2 de l'accord de coopération du 27 mars 2015 précité, aura pour effet que des situations qui auraient dû donner lieu à la perception de ce tarif forfaitaire auront à l'avenir pour conséquence l'infliction d'une amende administrative d'un montant par hypothèse plus élevé que celui d'une simple redevance.

De steller van het ontwerp wordt er opmerkzaam op gemaakt dat hij, rekening houdend met de artikelen 7, lid 3 <sup>(3)</sup>, en *7undecies*, lid 2 <sup>(4)</sup>, van voornoemde richtlijn 1999/62/EG, zich er bijgevolg moet van vergewissen dat het toekomstige elektronische tolheffingssysteem in de praktijk voldoende toegankelijk is voor de buitenlandse gebruikers.

### BIJZONDERE OPMERKINGEN

6. Het nieuwe artikel 5, tweede lid, 10°, van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 (artikel 3, 3°, van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015), bepaalt het volgende :

« 10° elk gewest is, onverminderd de in dit akkoord overeengekomen wederzijdse rechtshulp, bevoegd voor de handhaving van de kilometerheffing op zijn grondgebied. Als evenwel voor een bepaald voertuig al een overtreding werd vastgesteld ingevolge de regelgeving van een gewest, wordt in geen enkel gewest een administratieve geldboete opgelegd voor overtredingen begaan met hetzelfde voertuig gedurende een in de wetgeving van de gewesten te bepalen ononderbroken tijdvak dat aanvangt vanaf vaststelling van eerstgenoemde overtreding, voor zover voor deze overtreding een administratieve boete wordt opgelegd. Dit tijdvak dient voor alle gewesten identiek te zijn. »

Het nieuwe artikel 13, tweede lid, van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 (artikel 10 van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015), bepaalt tevens het volgende :

« In de gevallen waarin door een gewest een administratieve geldboete wordt opgelegd, komt de opbrengst van de administratieve boete toe aan het gewest dat de boete heeft opgelegd. Overeenkomstig artikel 5, 10°, kan geen enkel gewest voor dezelfde tijdsperiode nog een bijkomende administratieve geldboete opleggen voor een overtreding met hetzelfde voertuig. »

Aangezien de tijdsperiode waarvan in die twee bepalingen sprake is, voor de drie gewesten identiek moet zijn, dient ze in het samenwerkingsakkoord zelf vastgesteld te worden.

7. Dezelfde opmerking geldt voor de correctiefactor die de eventuele onnauwkeurige registratie van de afgelegde kilometers compenseert. Het nieuwe artikel 6, § 2, eerste lid, 2°, (en impliciet het nieuwe artikel 7, § 2, eerste lid, 2°) van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 (artikelen 4 en 5 van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015) laat de vaststelling van die factor immers over aan de gewesten, terwijl de oorspronkelijke tekst van die bepalingen de waarde ervan op eenvormige wijze vastlegt voor de drie gewesten.

(3) Deze bepaling luidt als volgt :

« 3. De tolgelden en gebruiksrechten maken geen onderscheid, direct of indirect, op grond van de nationaliteit van de vervoersonderneming, de lidstaat of het derde land waar de vervoersonderneming gevestigd is of waar het voertuig geregistreerd is, of op grond van de herkomst of bestemming van het vervoer. »

(4) Deze bepaling luidt als volgt :

« 2. De regelingen voor de inning van de tolgelden en de gebruiksrechten mogen niet-reguliere gebruikers van het wegennet niet op ongerechtvaardigde wijze financieel of anderszins benadelen. Met name wanneer een lidstaat de tolgelden of gebruiksrechten uitsluitend int door middel van een systeem dat het gebruik van apparatuur aan boord van voertuigen vergt, zorgt hij er voor dat geschikte apparaten, die voldoen aan de eisen van 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, door alle gebruikers kunnen worden verkregen volgens redelijke administratieve en economische regelingen. »

L'attention de l'auteur du projet est attirée sur le fait que, compte tenu des articles 7, paragraphe 3 <sup>(3)</sup>, et *7undecies*, paragraphe 2 <sup>(4)</sup>, de la directive 1999/62/CE précitée, il a dès lors l'obligation de s'assurer que le futur système de télépéage soit, dans les faits, suffisamment accessible aux utilisateurs étrangers.

### OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

6. L'article 5, alinéa 2, 10°, nouveau, de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 précité (article 3, 3°, de l'accord de coopération du 27 mars 2015 précité), dispose :

« 10° chaque région est, sans préjudice de l'assistance juridique mutuelle convenue dans le présent accord, compétente pour le contrôle du prélèvement kilométrique sur son territoire. Toutefois, si, pour un véhicule déterminé, une infraction a déjà été constatée conformément à la réglementation d'une région, aucune région ne peut infliger d'amende administrative pour les infractions commises avec le même véhicule pendant une période de temps ininterrompue, à déterminer dans la législation des régions, qui commence à partir de la constatation de la première infraction, pour autant qu'une amende administrative soit infligée pour cette infraction. Cette période de temps doit être identique pour toutes les régions. »

L'article 13, alinéa 2, nouveau, de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 précité (article 10 de l'accord de coopération du 27 mars 2015 précité) dispose également :

« Dans le cas où une amende administrative est infligée par une région, la recette de l'amende administrative revient à la région qui a infligé l'amende. Conformément à l'article 5, 10°, aucune des régions ne peut infliger encore une amende administrative supplémentaire pour la même période de temps pour une infraction avec le même véhicule. »

La période de temps visée par ces deux dispositions devant être la même pour les trois régions, il convient de la fixer dans l'accord de coopération lui-même.

7. La même observation vaut pour le facteur de correction compensant les éventuelles imprécisions de l'enregistrement des kilomètres parcourus, dont l'article 6, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, nouveau (et implicitement l'article 7, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, nouveau), de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 précité (articles 4 et 5 de l'accord de coopération du 27 mars 2015 précité) laisse la fixation aux régions, alors que le texte initial de ces dispositions en fixait la valeur de manière uniforme pour les trois régions.

(3) Lequel dispose :

« 3. Les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur, de l'État membre ou du pays tiers d'établissement du transporteur ou d'immatriculation du véhicule, ou de l'origine ou de la destination du transport. »

(4) Lequel dispose :

« 2. Les modalités relatives à la perception des péages et des droits d'usage ne désavantagent pas, de manière injustifiée, ni financièrement ni d'une autre manière, les usagers non réguliers du réseau routier. En particulier, lorsqu'un État membre perçoit des péages ou des droits d'usage uniquement au moyen d'un système nécessitant l'installation d'une unité embarquée à bord du véhicule, il s'assure que tous les usagers peuvent se procurer des unités embarquées adéquates satisfaisant aux exigences de 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 dans des conditions administratives et économiques raisonnables. »

Om die correctiefactor eenvoudiger te kunnen aanpassen aan de technische ontwikkelingen, kan echter overwogen worden te bepalen dat deze vastgelegd of gewijzigd wordt bij een uitvoerend samenwerkingsakkoord in de zin van artikel 92*bis*, § 1, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 « tot hervorming der instellingen ».

De verenigde kamers waren samengesteld uit

De Heren	M. VANDAMME,	kamervoorzitter, voorzitter,
	P. VANDERNOOT,	kamervoorzitter,
	J. SMETS, L. DETROUX, B. BLERO, K. MUYLLE,	staatsraden,
	M. RIGAUX,	assessoren van de afdeling wetgeving,
Mevrouwen	M. DONY,	
	C. GIGOT, G. VERBERCKMOES,	griffiers.

De verslagen zijn uitgebracht door Mevrouw K. BAMS en de Heer Y. CHAUFFOUREAUX, eerste auditeurs.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van de Heer P. LIÉNARDY, kamervoorzitter.

*De Griffier,*

C. GIGOT

*De Voorzitter,*

M. VANDAMME

Afin de permettre une adaptation plus aisée de ce facteur de correction à l'évolution des techniques, il est toutefois envisageable de confier sa fixation et/ou sa modification à un accord de coopération d'exécution au sens de l'article 92*bis*, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 « de réformes institutionnelles ».

Les chambres réunies étaient composées de

Messieurs	M. VANDAMME,	président de chambre, président,
	P. VANDERNOOT,	président de chambre,
	J. SMETS, L. DETROUX, B. BLERO, K. MUYLLE,	conseillers d'État,
	M. RIGAUX,	assesseurs de la section de législation,
Mesdames	M. DONY,	
	C. GIGOT, G. VERBERCKMOES,	greffiers.

Les rapports ont été présentés par Mme K. BAMS et M. Y. CHAUFFOUREAUX, premiers auditeurs.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIÉNARDY, président de chambre.

*Le Greffier,*

C. GIGOT

*Le Président,*

M. VANDAMME



**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende instemming met  
het samenwerkingsakkoord  
van 24 april 2015 tot wijziging van  
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 voorstel van de Minister van Financiën en Begroting,  
na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Financiën is ermee belast bij het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt :

*Artikel 1*

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

*Artikel 2*

Instemming wordt verleend met het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 tot wijziging van 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.

**PROJET D'ORDONNANCE**

**portant assentiment à  
l'accord de coopération  
du 24 avril 2015 modifiant  
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 constitution 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**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Finances et du Budget,  
après délibération,

ARRETE :

Le Ministre des Finances est chargé de soumettre au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

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

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 24 avril 2015 modifiant 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 constitution 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.

Brussel, 23 april 2015.

De Minister-President,

Rudi VERVOORT

De Minister van Financiën,

Guy VANHENGEL

Bruxelles, le 23 avril 2015.

Le Ministre-Président,

Rudi VERVOORT

Le Ministre des Finances,

Guy VANHENGEL

## SAMENWERKINGSAKKOORD

**tot wijziging van 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**

Gelet op 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 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 de bijzondere wet van 6 januari 2014, en artikel 6, § 1, X, 1<sup>o</sup>, zoals laatst gewijzigd bij bijzondere wet van 8 augustus 1988;

Gelet op de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, met name artikel 4, § 3, zoals laatst gewijzigd bij bijzondere wet van 13 juli 2001;

Gelet op 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;

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 Vlaams Gewest, het Waals Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en SOFICO;

Overwegende dat het de bedoeling is van de gewesten om elk gewest de mogelijkheid te bieden om maximaal, maar met respect voor de Europeesrechtelijke minimumtarieven, de jaarlijkse verkeersbelasting als belasting op voertuigbezit te vervangen door de kilometerheffing voor zware vrachtoertuigen als gebruiksheffing;

Overwegende dat artikel 4, § 3, van de Bijzondere Financieringswet voorschrijft dat de verkeersbelasting verschuldigd door een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een VZW met leasingactiviteiten, alleen kan worden gewijzigd na het sluiten van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord;

Overwegende dat de gewesten maximale vrijheid dienen te behouden voor het bepalen en differentiëren van de van toepassing zijnde tarieven in overeenstemming met de gelegde beleidsaccenten;

## ACCORD DE COOPÉRATION

**modifiant 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 constitution 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**

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/EG 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, et notamment son article 92bis, § 1<sup>er</sup>, tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 6 janvier 2014, et son article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 1<sup>o</sup>, tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 8 août 1988;

Vu la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, et notamment son article 4, § 3, tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 13 juillet 2001;

Vu 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 constitution 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;

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 que l'intention des régions est d'offrir à chaque région la possibilité de remplacer au maximum, mais en respectant les tarifs minimums légaux selon le droit européen, la taxe de circulation annuelle, en tant que taxe sur la possession d'un véhicule, par le prélèvement kilométrique sur les poids lourds, en tant que prélèvement équitable lié à l'utilisation;

Considérant que l'article 4, § 3, de la loi spéciale de financement impose que la taxe de circulation due par une société, une entreprise publique autonome ou une ASBL à activités de leasing ne peut seulement être modifiée qu'après la conclusion d'un accord de coopération interrégional;

Considérant que les régions ont à conserver une liberté maximale pour la détermination et la différenciation des tarifs applicables, en concordance avec les accents de politique fixés;

Overwegende dat de Gewesten in dit kader evenwel streven naar een zo groot mogelijke overeenstemming met het oog op de transparantie en duidelijkheid voor de weggebruiker;

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering, in de persoon van Vlaams Minister-President Geert Bourgeois, Vlaams Vice-minister-president Annemie Turtelboom, Vlaams Minister Ben Weyts en Vlaams Minister Joke Schauvliege;

Het Waals Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering, in de persoon van Waals Minister-President Paul Magnette, Waals Vice-President Maxime Prévot, Waals Minister Christophe Lacroix;

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering, in de persoon van Brussels Minister-President Rudi Vervoort, Brussels Minister Guy Vanhengel, Brussels Minister Pascal Smet, en Brussels Minister Céline Fremault;

Die gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenen, zijn overeengekomen hetgeen volgt :

#### Artikel 1

In artikel 1 van 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, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° punt 18° wordt vervangen door wat volgt :

« 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; »;

2° er wordt een punt 20° toegevoegd dat luidt als volgt :

« 20° de tariefzone : een begrensd wegsegment met een vast begin- en eindpunt waarop bij gebruik in een welbepaalde rijrichting op elk moment een eenduidig bepaald en afstandsgereleerd tarief  $T_z$  van toepassing is. ».

#### Artikel 2

In artikel 4 van hetzelfde samenwerkingsakkoord worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 3 wordt vervangen door wat volgt :

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

1° op wiens naam het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen;

2° 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;

3° 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 het eerste lid wordt, in geval van een samenstel van voertuigen, het kenteken van het motorvoertuig bedoeld.

Considérant cependant que les Régions aspirent dans ce cadre à une convergence la plus grande possible dans un souci de transparence et de clarté pour l'utilisateur de la route;

La Région flamande, représentée par son gouvernement, en la personne du Ministre-Président flamand Geert Bourgeois, du Vice-ministre-président flamand Annemie Turtelboom, du Ministre flamand Ben Weyts et du Ministre flamand Joke Schauvliege;

La Région Wallonne, représentée par son gouvernement, en la personne du Ministre-Président wallon Paul Magnette, du Vice-Président wallon Maxime Prévot, du Ministre wallon Christophe Lacroix;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son gouvernement, en la personne du Ministre-Président bruxellois Rudi Vervoort, du Ministre bruxellois Guy Vanhengel, du Ministre bruxellois Pascal Smet, et de la Ministre bruxelloise Céline Fremault;

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

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

A l'article 1<sup>er</sup> de 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 constitution 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 les modifications suivantes sont apportées :

1° le point 18 est remplacé par ce qui suit :

« 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; »;

2° un point 20° est ajouté et rédigé comme suit :

« 20° la zone tarifaire: un segment de route limité avec un début et une fin fixes pour l'utilisation duquel dans un sens bien déterminé un tarif  $T_z$  déterminé de manière univoque et en rapport avec la distance parcourue est d'application. ».

#### Article 2

A l'article 4 du même accord de coopération, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

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

1° au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules;

2° au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'équivalent étranger de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules;

3° 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 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.

In geval van niet-betaling door de houder van het voertuig, is degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft hoofdelijk gehouden tot betaling van de kilometerheffing en van de administratieve geldboeten, onder voorbehoud van zijn verhaal tegen de houder van het voertuig.

Voor de toepassing van deze paragraaf wordt de bestuurder van het voertuig beschouwd als een persoon die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft.

In afwijking van het eerste lid, 1° en 2°, 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. »;

2° paragraaf 4 wordt opgeheven.

### Artikel 3

In artikel 5 van hetzelfde samenwerkingsakkoord worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° punt 6° wordt vervangen door wat volgt :

« 6° door het sluiten van de in 1° bedoelde overeenkomst en zolang deze bestaat en de schorsing van de uitvoering ervan door de dienstverlener niet is meegedeeld aan de tolheffende instantie, kan de heffing waarop de overeenkomst betrekking heeft enkel worden ingevorderd bij de dienstverlener voor zover het bedrag van de verschuldigde heffing per houder van het voertuig kan worden bepaald; »;

2° punt 7° wordt vervangen door wat volgt :

« 7° de uitvoering van de in 1° bedoelde overeenkomst kan door de dienstverlener enkel worden geschorst als :

- a) de houder van het voertuig niet voldoet aan zijn betalingsverplichtingen jegens de dienstverlener, zoals bepaald in de overeenkomst, vermeld in punt 1°;
- b) de houder van het voertuig, in voorkomend geval, geen of een ontoereikend gegarandeerd betaalmiddel ter beschikking heeft gesteld;
- c) de houder of de bestuurder van het voertuig een gebruik maakt van de elektronische registratievoorziening dat strijdig is met de gebruiksaanwijzing die door de dienstverlener ter beschikking is gesteld;
- d) de houder of de bestuurder van het voertuig nalaat een defect aan de elektronische registratievoorziening te melden;
- e) de houder of de bestuurder van het voertuig de instructies van de dienstverlener niet opvolgt met het oog op de vervanging of de herstelling van de defecte elektronische registratievoorziening; »;

3° punt 10° wordt vervangen door wat volgt :

« 10° elk gewest is, onverminderd de in dit akkoord overeengekomen wederzijdse rechtshulp, bevoegd voor de handhaving van de kilometerheffing op zijn grondgebied. Als evenwel voor een bepaald voertuig al een overtreding werd vastgesteld ingevolge de regelgeving van een gewest, wordt in geen enkel gewest een administratieve geldboete opgelegd voor overtredingen begaan met hetzelfde voertuig gedurende een ononderbroken tijdvak van drie uur dat aanvangt vanaf vaststelling van eerstgenoemde overtreding, voor zover voor deze overtreding

En cas de non-paiement par le détenteur du véhicule, celui qui dispose dans les faits du véhicule est solidairement tenu au paiement du prélèvement kilométrique et des amendes administratives, sous réserve de son recours contre le détenteur du véhicule.

Pour l'application du présent paragraphe, le conducteur du véhicule est considéré comme une personne disposant dans les faits du véhicule.

Par dérogation au premier alinéa, 1° et 2°, le détenteur du véhicule peut, si le véhicule est mis, 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. »;

2° le paragraphe 4 est abrogé.

### Article 3

A l'article 5 du même accord de coopération, les modifications suivantes sont apportées :

1° le point 6° est remplacé par ce qui suit :

« 6° par la conclusion du contrat visé au point 1° et aussi longtemps que celui-ci existe et que la suspension de son exécution n'est pas notifiée par le prestataire de services au percepteur de péages, le prélèvement kilométrique afférent au contrat ne peut être recouvré qu'auprès du prestataire de services pour autant que le montant du prélèvement kilométrique dû par détenteur de véhicule puisse être déterminé; » ;

2° le point 7° est remplacé par ce qui suit :

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

- a) 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°;
- b) le cas échéant, le détenteur du véhicule, n'a pas mis à disposition de moyen de paiement garanti ou de moyen de paiement garanti suffisant;
- c) le détenteur du véhicule ou le conducteur du véhicule fait un usage du dispositif d'enregistrement électronique, qui est contraire au mode d'emploi mis à disposition par le prestataire de services;
- d) le détenteur du véhicule ou le conducteur du véhicule néglige de signaler un défaut au dispositif d'enregistrement électronique;
- e) le détenteur du véhicule ou le conducteur du véhicule ne suit pas les instructions du prestataire de services, en vue du remplacement ou de la réparation du dispositif d'enregistrement électronique défectueux; »;

3° le point 10° est remplacé par ce qui suit :

« 10° chaque région est, sans préjudice de l'assistance juridique mutuelle convenue dans le présent accord, compétente pour le contrôle du prélèvement kilométrique sur son territoire. Toutefois, si, pour un véhicule déterminé, une infraction a déjà été constatée conformément à la réglementation d'une région, aucune région ne peut infliger d'amende administrative pour les infractions commises avec le même véhicule pendant une période de temps ininterrompue de trois heures, qui commence à partir de la constatation de la première infraction,

een administratieve boete wordt opgelegd. De duurtijd van het ononderbroken tijdvak kan worden gewijzigd bij een uitvoerend samenwerkingsakkoord als vermeld in artikel 92bis, § 1, derde lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. ».

#### Artikel 4

Artikel 6 van hetzelfde samenwerkingsakkoord wordt vervangen door wat volgt :

« Art. 6. Tariefmethodologie voor de kilometerheffing als retributie.

§ 1. – Het tarief van de kilometerheffing wordt vastgesteld bij of krachtens decreet respectievelijk ordonnantie, in overeenstemming met de bepalingen van de Tolrichtlijn.

§ 2. – De kilometerheffing wordt vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule :

$$\Sigma_z T_z \times K_z$$

waarbij:

1°  $T_z$  = het tarief, exclusief BTW, van toepassing in een bepaalde tariefzone voor kilometers afgelegd in een welbepaalde rijrichting, op een welbepaald moment, uitgedrukt in eurocent per kilometer;

2°  $K_z$  = het aan te rekenen aantal kilometers afgelegd in elk dezer tariefzones, dat wordt vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule:

$$K_z = KM \times (100 \% - Corr)$$

met daarbij:

1°  $KM$  = het aantal geregistreerde kilometers in de betreffende tariefzone waar op dat ogenblik een tarief  $T_z$  van toepassing is, gedurende een bepaalde kalenderdag;

2°  $Corr$  = een correctiefactor met waarde 1,5 % die compenseert voor een eventueel onnauwkeurige registratie;

3°  $z$  = de onderscheiden tariefzones zoals gedefinieerd in artikel 1, 20°.

Gezien het tarief  $T_z$  mogelijk kan vaneren in de tijd en per rijrichting zal  $K_z$  voor elke tijdens het gebruik van het betreffend wegsegment voorgekomen waarde van  $T_z$  afzonderlijk worden berekend.

Naargelang de technologische vooruitgang, kan de waarde van de correctiefactor, vermeld in deze paragraaf, worden gewijzigd bij een uitvoerend samenwerkingsakkoord als vermeld in artikel 92bis, § 1, derde lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

§ 3. – Het tarief  $T_z$  uitgedrukt in eurocenten per kilometer :

- is opgebouwd uit een infrastructuurheffing;
- en wordt bepaald volgens volgende formule :

$$T_z = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N + d \times E_T + ex \times E_p)$$

waarbij :

1°  $F$  = een factor gelijk aan :

- 1 voor de tariefzones die betrekking hebben op de wegen of wegsegmenten, voor het gebruik waarvan een kilometerheffing verschuldigd is; en

pour autant qu'une amende administrative soit infligée pour cette infraction. La durée de la période de temps ininterrompue peut être modifiée au moyen d'un accord de coopération d'exécution, tel que visé à l'article 92bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. ».

#### Article 4

L'article 6 du même accord de coopération est remplacé par ce qui suit :

« Art. 6. Méthode de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que redevance.

§ 1<sup>er</sup>. – Le tarif du prélèvement kilométrique est établi par décret ou par ordonnance ou en vertu du décret ou de l'ordonnance conformément aux dispositions de la directive péage.

§ 2. – Le prélèvement kilométrique est établi en appliquant la formule suivante :

$$\Sigma_z T_z \times K_z$$

où:

1°  $T_z$  = le tarif, hors TVA, applicable dans une zone tarifaire déterminée, pour les kilomètres parcourus, dans un sens bien déterminé, à un moment bien déterminé, exprimé en centimes d'euros par kilomètre;

2°  $K_z$  = le nombre de kilomètres parcourus à prendre en compte dans chacune de ces zones tarifaires, qui est déterminé selon la formule suivante :

$$K_z = KM \times (100 \% - Corr)$$

où :

1°  $KM$  = le nombre de kilomètres enregistrés dans la zone tarifaire en question où un tarif  $T_z$  est d'application à cet instant, pendant un jour calendrier déterminé;

2°  $Corr$  = un facteur de correction d'une valeur de 1,5 %, compensant les éventuelles imprécisions de l'enregistrement;

3°  $z$  = les différentes zones tarifaires, définies à l'article 1<sup>er</sup>, 20°.

Vu qu'il est possible que le Tarif  $T_z$  varie dans le temps et par sens de circulation,  $K_z$  sera calculé séparément pour chaque valeur survenue de  $T_z$  pendant l'utilisation du segment de route en question.

Suivant le progrès technologique, la valeur du facteur de correction mentionné dans le présent paragraphe, peut être modifiée par un accord de coopération d'exécution, tel que visé à l'article 92bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

§ 3. – Le tarif  $T_z$  exprimé en centimes d'euros par kilomètre :

- est construit sur la base d'une redevance d'infrastructure;
- et est déterminé selon la formule suivante :

$$T_z = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N + d \times E_T + ex \times E_p)$$

où:

1°  $F$  = un facteur égal à :

- 1, pour les zones tarifaires qui comprennent les routes ou les segments des routes, pour l'utilisation desquelles un prélèvement kilométrique est dû; et

- 0 voor alle andere wegen of wegsegmenten;
- 2° BT = basistarief van de kilometerheffing;
- 3° A = variabele in functie van het wegtype :
  - de autosnelwegen en ringautosnelwegen;
  - overige gewestwegen.
- 4° G = variabele in functie van gewichtsklasse van het voertuig, bepaald volgens de maximaal toegelaten massa :
  - maximaal toegelaten massa hoger dan 3,5 ton en lager dan 12 ton;
  - maximaal toegelaten massa hoger dan of gelijk aan 12 ton, en lager dan of gelijk aan 32 ton;
  - maximaal toegelaten massa hoger dan 32 ton;
- 5° E<sub>N</sub> = variabele in functie van de Euro-emissieklasse van het voertuig (indeling volgens Euronorm-klasse);
- 6° E<sub>T</sub> = variabele in functie van het tijdstip;
- 7° E<sub>p</sub> = variabele in functie van de plaats;
- 8° a, b, c, d en e = factoren die een invloed uitoefenen op het gewicht van A, G, E<sub>N</sub>, E<sub>T</sub> en E<sub>p</sub> in het kader van de berekening van T<sub>z</sub>.

§ 4. – De tarieven worden geïndexeerd in functie van de index van de consumptieprijzen en worden aangepast aan de technologische evolutie.

§ 5. – Elk gewest kan een afwijkend tarief voorzien voor het gebruik van de overige gewestwegen, vermeld in paragraaf 3, 3°, tweede streepje, door een voertuig waarvan de maximaal toegelaten massa meer dan 32 ton bedraagt. ».

#### Artikel 5

Artikel 7 van hetzelfde samenwerkingsakkoord wordt vervangen door wat volgt :

« Art. 7. Tariefmethodologie voor de kilometerheffing als belasting.

§ 1. – Het tarief van de kilometerheffing wordt vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van de Tolrichtlijn.

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

$$\Sigma_z \quad T_z \times K_z$$

waarbij :

- 1° T<sub>z</sub> = het tarief van toepassing in een bepaalde tariefzone voor kilometers afgelegd in een welbepaalde rijrichting, op een welbepaald moment, uitgedrukt in eurocent/ kilometer;
- 2° K<sub>z</sub> = het aan te rekenen aantal kilometers afgelegd in elk dezer tariefzones, dat wordt vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule :

$$K_z = KM \times (100 \% - Corr)$$

met daarbij :

- 1° KM = het aantal geregistreerde kilometers in de betreffende tariefzone waar op dat ogenblik een tarief T<sub>z</sub> van toepassing is, gedurende een bepaalde kalenderdag;

- 0 pour les autres routes ou segments de route;
- 2° BT = le tarif de base du prélèvement kilométrique;
- 3° A = une variable en fonction du type de route :
  - autoroutes et rings autoroutiers;
  - autres routes régionales.
- 4° G = une variable en fonction de la catégorie de poids du véhicule, déterminée selon la masse maximale autorisée :
  - masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 12 tonnes;
  - masse maximale autorisée supérieure ou égale à 12 tonnes et inférieure ou égale à 32 tonnes;
  - masse maximale autorisée supérieure à 32 tonnes;
- 5° E<sub>N</sub> = une variable en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule (classification selon la norme classe Euro);
- 6° E<sub>T</sub> = une variable en fonction du moment;
- 7° E<sub>p</sub> = une variable en fonction du lieu;
- 8° a, b, c, d en e = les facteurs qui influent sur le poids de A, G, E<sub>N</sub>, E<sub>T</sub> et E<sub>p</sub> dans le cadre du calcul de T<sub>z</sub>.

§ 4. – Les tarifs sont indexés en fonction de l'indice des prix à la consommation et sont adaptés à l'évolution technologique.

§ 5. – Chaque région peut prévoir un tarif dérogatoire pour l'utilisation des autres routes régionales mentionnées au paragraphe 3, 3°, deuxième tiret, par un véhicule dont la masse maximale autorisée est de plus de 32 tonnes. ».

#### Article 5

L'article 7 du même accord de coopération est remplacé par ce qui suit :

« Art. 7. Méthode de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que taxe.

§ 1<sup>er</sup>. – Le tarif du prélèvement kilométrique est établi conformément aux dispositions de la Directive péage.

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

$$\Sigma_z \quad T_z \times K_z$$

où :

- 1° T<sub>z</sub> = le tarif applicable dans une zone tarifaire déterminée, pour les kilomètres parcourus, dans un sens bien déterminé, à un moment bien déterminé, exprimé en centimes d'euros par kilomètre;
- 2° K<sub>z</sub> = le nombre de kilomètres parcourus à prendre en compte dans chaque zone tarifaire, qui est déterminé selon la formule suivante :

$$K_z = KM \times (100 \% - Corr)$$

où :

- 1° KM = le nombre de kilomètres enregistrés dans la zone tarifaire en question où un tarif T<sub>z</sub> est applicable à cet instant pendant un jour calendrier déterminé;

2° Corr = een correctiefactor met waarde 1,5 % die compenseert voor een eventueel onnauwkeurige registratie;

3°  $T_z$  = de onderscheiden tariefzones zoals gedefinieerd in artikel 1, 20°.

Gezien het tarief  $T_z$  mogelijk kan vaneren in de tijd en per rijrichting zal  $K_z$  voor elke tijdens het gebruik van het betreffend wegsegment voorgekomen waarde van  $T_z$  afzonderlijk worden berekend.

Naargelang de technologische vooruitgang, kan de waarde van de correctiefactor, vermeld in deze paragraaf, worden gewijzigd bij een uitvoerend samenwerkingsakkoord als vermeld in artikel 92bis, § 1, derde lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

§ 3. – Het tarief  $T_z$  uitgedrukt in eurocenten per kilometer :

- houdt rekening met de kost van onderhoud van de infrastructuur en met de externe kosten;
- en wordt bepaald volgens volgende formule :

$$T_z = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N + d \times E_T + e \times E_p + f \times E_x)$$

waarbij :

1° F = een factor gelijk aan :

- 1 voor de tariefzones die betrekking hebben op de wegen of wegsegmenten voor het gebruik waarvan een kilometerheffing verschuldigd is; en
- 0 voor alle andere wegen of wegsegmenten;

2° BT = basistarief van de kilometerheffing;

3° A = variabele in functie van het wegtype :

- de autosnelwegen en ringautosnelwegen;
- overige gewestwegen;
- gemeentewegen;

4° G = variabele in functie van gewichtsklasse van het voertuig, bepaald volgens de maximaal toegelaten massa :

- maximaal toegelaten massa hoger dan 3,5 ton en lager dan 12 ton;
- maximaal toegelaten massa hoger dan of gelijk aan 12 ton, en lager dan of gelijk aan 32 ton;
- maximaal toegelaten massa hoger dan 32 ton;

5°  $E_N$  = variabele in functie van de Euro-emissieklasse van het voertuig (indeling volgens Euronorm-klasse);

6°  $E_T$  = variabele in functie van de tijd;

7°  $E_p$  = variabele in functie van de plaats;

8° a, b, c, d, e en f = factoren die een invloed uitoefenen op het gewicht van A, G,  $E_N$ ,  $E_T$ ,  $E_p$  en  $E_x$  in het kader van de berekening van  $T_z$ ;

9°  $E_x$  = een toeslag in functie van de door het voertuig veroorzaakte externe kosten.

Indien geen externe kost, vermeld in het eerste lid, punt 9°, wordt in rekening gebracht, moet de infrastructuurheffing gedifferentieerd worden in functie van de milieukarakteristieken van het voertuig, middels  $E_N$ .

§ 4. – De tarieven worden geïndexeerd in functie van de index van de consumptieprijzen en worden aangepast aan de technologische evolutie.

2° Corr = un facteur de correction d'une valeur de 1,5 %, compensant les éventuelles imprécisions de l'enregistrement;

3°  $T_z$  = les différentes zones tarifaires définies à l'article 1<sup>er</sup>, 20°.

Vu qu'il est possible que le Tarif  $T_z$  varie dans le temps et par sens de circulation,  $K_z$  sera calculé séparément pour chaque valeur survenue de  $T_z$  pendant l'utilisation du segment de route en question.

Suivant le progrès technologique, la valeur du facteur de correction mentionné dans le présent paragraphe, peut être modifiée par un accord de coopération d'exécution, tel que visé à l'article 92bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

§ 3. – Le tarif  $T_z$  exprimé en centimes d'euros par kilomètre :

- tient compte des frais d'entretien des infrastructures et des coûts externes;
- et est déterminé selon la formule suivante :

$$T_z = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N + d \times E_T + e \times E_p + f \times E_x)$$

où :

1° F = un facteur égal à :

- 1 pour les zones tarifaires qui comprennent les routes ou les segments des routes pour l'utilisation desquelles un prélèvement kilométrique est dû; et
- 0 pour les autres routes ou segments de route;

2° BT = le tarif de base du prélèvement kilométrique ;

3° A = une variable en fonction du type de route :

- autoroutes et rings autoroutiers;
- autres routes régionales;
- routes communales;

4° G = une variable en fonction de la catégorie de poids du véhicule, déterminée selon la masse maximale autorisée :

- masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 12 tonnes;
- masse maximale autorisée supérieure ou égale à 12 tonnes et inférieure ou égale à 32 tonnes;
- masse maximale autorisée supérieure à 32 tonnes;

5°  $E_N$  = une variable en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule (classification selon la norme classe Euro);

6°  $E_T$  = une variable en fonction du moment;

7°  $E_p$  = une variable en fonction du lieu;

8° a, b, c, d, e et f = les facteurs qui influent sur le poids de A, G,  $E_N$ ,  $E_T$ ,  $E_p$  et  $E_x$  dans le cadre du calcul de  $T_z$ ;

9°  $E_x$  = un supplément dû en fonction des coûts externes causés par le véhicule.

Si aucun coût externe, mentionné au premier alinéa, point 9°, n'est pris en compte, la redevance d'infrastructure doit être différenciée en fonction des caractéristiques environnementales du véhicule, au moyen de  $E_N$ .

§ 4. – Les tarifs sont indexés sur la base de l'indice des prix à la consommation et sont adaptés à l'évolution technologique.



§ 5. – Elk gewest kan een afwijkend tarief voorzien voor het gebruik van de overige gewestwegen en voor het gebruik van de gemeentewegen, vermeld in paragraaf 3, eerste lid, 3°, tweede en derde streepje, door een voertuig, waarvan de maximaal toegelaten massa meer dan 32 ton bedraagt. ».

#### Artikel 6

Artikel 9 van hetzelfde samenwerkingsakkoord wordt gewijzigd als volgt :

1° in paragraaf 1 wordt punt 3° vervangen door wat volgt :

« 3° de voertuigen die de aard hebben van een landbouw-, tuinbouw- of bosbouwvoertuig, die slechts in beperkte mate worden gebruikt op de openbare weg in België en die uitsluitend worden gebruikt voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden. »;

2° Paragraaf 3 wordt vervangen door wat volgt :

« § 3. – De houder van een voertuig als vermeld in paragraaf 1 richt de aanvraag voor een vrijstelling aan de bevoegde administratie van het gewest of aan de door dat gewest aangeduide entiteit, waar het adres gelegen is dat voorkomt op het kentekenbewijs van het voertuig, zoals vastgesteld krachtens de Belgische wetgeving betreffende de inschrijving van voertuigen.

Als een voertuig als vermeld in paragraaf 1 niet over een kentekenbewijs als vermeld in het eerste lid beschikt, richt de houder van het voertuig de aanvraag voor een vrijstelling aan de bevoegde administratie van het gewest waar de houder van het voertuig gevestigd is, of aan de door dat gewest aangeduide entiteit.

Als het betreffende voertuig niet in België moet zijn ingeschreven, richt de houder van het voertuig de aanvraag voor een vrijstelling tot Viapass. Viapass verstuurt de aanvraag aan de bevoegde administratie van een gewest of aan de door een gewest aangeduide entiteit, die een beslissing neemt over de aanvraag.

Elke bevoegde administratie of door een gewest aangeduide entiteit maakt onmiddellijk aan Viapass de voertuigen kenbaar die van een vrijstelling genieten ingevolge dit artikel.

Voertuigen die zijn vrijgesteld in een Gewest, worden van rechtwege vrijgesteld in de andere gewesten. ».

#### Artikel 7

In hetzelfde samenwerkingsakkoord wordt een artikel 9/1 ingevoegd dat luidt als volgt :

« Art. 9/1. Wijziging van de verkeersbelasting verschuldigd door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven of VZW's met leasingactiviteiten, voor voertuigen die onderworpen zijn aan de kilometerheffing.

Zonder afbreuk te doen aan de Europese minimumtarieven, vermeld in bijlage I van de Tolrichtlijn, kan elk gewest bij decreet respectievelijk ordonnantie de verkeersbelasting, vermeld in artikel 3, 10°, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, vervangen door de bijzondere wet van 13 juli 2001, wijzigen als voldaan is aan volgende cumulatieve voorwaarden :

1° het belastbaar voorwerp betreft een voertuig als bedoeld in artikel 1, 18°;

§ 5. – Chaque région peut s'écarter du tarif prévu pour l'utilisation des autres routes régionales et pour l'utilisation des routes communales, mentionnées au paragraphe 3, premier alinéa, 3°, deuxième et troisième tirets par un véhicule dont la masse maximale autorisée est de plus de 32 tonnes. ».

#### Article 6

L'article 9 du même accord de coopération est modifié comme suit :

1° le point 3° du paragraphe premier est remplacé par ce qui suit :

« 3° les véhicules de type agricole, horticole ou forestier, qui ne sont utilisés que de manière limitée sur la voie publique en Belgique et qui sont exclusivement utilisés pour l'agriculture, l'horticulture, l'aquaculture et la sylviculture. »;

2° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« §3. – Le détenteur d'un véhicule mentionné au paragraphe 1<sup>er</sup> adresse sa demande d'exonération à l'administration compétente de la région, ou à l'entité désignée par cette région, où est située l'adresse figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule, tel qu'établi en vertu de la législation belge relative à l'immatriculation des véhicules.

Si le véhicule visé au paragraphe 1<sup>er</sup> ne dispose pas d'un certificat d'immatriculation, tel que visé au premier alinéa, le détenteur du véhicule adresse sa demande à l'administration compétente de la région, ou à l'entité désignée par cette région, où est établi le détenteur du véhicule.

Si le véhicule ne doit pas être immatriculé en Belgique, le détenteur adresse sa demande d'exonération à Viapass. Viapass transmet la demande à l'administration compétente d'une région ou à l'entité désignée par une région, qui statue sur la demande.

Chaque administration compétente ou entité désignée par une région communique immédiatement à Viapass les véhicules qui bénéficient d'exonérations en application de cet article.

Les véhicules exonérés dans une Région sont exonérés de plein droit dans les autres régions. ».

#### Article 7

Dans le même accord de coopération, il est inséré un article 9/1 rédigé comme suit :

« Art. 9/1. Modification de la taxe de circulation due par des sociétés, des entreprises publiques autonomes ou des ASBL à activités de leasing, pour les véhicules soumis au prélèvement kilométrique.

Sans porter préjudice au tarif minimum européen mentionné à l'annexe I de la directive péage, chaque région peut, respectivement par un décret ou une ordonnance, modifier la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, visée à l'article 3, 10°, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, remplacé par la loi spéciale du 13 juillet 2001, s'il est satisfait aux conditions cumulatives suivantes :

1° l'objet imposable est un véhicule tel que visé à l'article 1<sup>er</sup>, 18°;

- 2° de belastingplichtige is een vennootschap als vermeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten;
- 3° de aanpassingen kunnen pas uitwerking hebben vanaf de datum van inwerkingtreding van de kilometerheffing, bepaald overeenkomstig artikel 3.

Het eerste lid beperkt geenszins de bevoegdheden die werden toegekend aan de gewesten door de eerste zin van artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten. ».

#### Artikel 8

Artikel 11 van hetzelfde samenwerkingsakkoord wordt vervangen door wat volgt :

« Art. 11. Uitwisseling van inlichtingen en bijstand bij de inning van de heffing en administratieve geldboetes.

§ 1. – De tolheffende instanties en desgevallend de lokale overheden die onder hun toezicht staan, wisselen spontaan de inlichtingen uit die naar verwachting relevant kunnen zijn voor de uitvoering van de bepalingen van dit akkoord of voor de toepassing of tenuitvoerlegging van de gewestelijke regelgeving met betrekking tot de kilometerheffing en de administratieve geldboete, en zulks ongeacht de aard of de benaming van deze heffing.

De inlichtingen die verkregen worden met toepassing van het eerste lid worden op dezelfde wijze geheim gehouden of behandeld als inlichtingen die zijn verkregen ingevolge de regelgeving van het gewest waar de rechtspersoon die de inlichtingen ontvangt is gevestigd en worden alleen ter kennis gebracht van personen of overheden, waaronder rechterlijke instanties en administratieve lichamen, die belast zijn bij een van volgende taken met betrekking tot de kilometerheffing of de administratieve geldboete :

- 1° de vestiging, de invordering of de facturatie;
- 2° de tenuitvoerlegging of de vervolging;
- 3° de beslissing in beroepszaken;
- 4° het toezicht op hetgeen voorafgaat.

De personen of overheden, vermeld in het tweede lid, gebruiken de inlichtingen die verkregen worden met toepassing van het eerste lid enkel voor de taken, vermeld in het tweede lid, waarmee zij belast zijn. Ze mogen van deze inlichtingen melding maken tijdens een openbare rechtszitting, in administratieve beroepsprocedures of in rechterlijke beslissingen.

Het eerste, tweede en derde lid gelden ook voor de uitwisseling en het gebruik van gegevens die naar verwachting relevant kunnen zijn voor de toepassing of de tenuitvoerlegging van de regelgeving op de verkeersbelasting op de autovoertuigen of van deze op de belasting op de inverkeerstelling.

§ 2. – De partijen verlenen elkaar spontaan bijstand voor de inning van de administratieve geldboetes.

Wanneer bij de controle op de weg van een voertuig blijkt dat er in hoofde van de houder van het gecontroleerde voertuig niet-betaalde administratieve geldboetes bestaan voor een of meerdere gewesten, dan mag de bevoegde handhavingsautoriteit al deze openstaande administratieve geldboetes innen. Het bedrag van de administratieve geldboetes die betrekking hebben op overtredingen gepleegd in een ander gewest, wordt onverwijld en integraal doorgestort aan dat gewest. ».

- 2° le redevable est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing;

- 3° les modifications peuvent seulement prendre effet à partir de l'entrée en vigueur du prélèvement kilométrique déterminée conformément à l'article 3.

Le premier alinéa ne limite en rien les compétences accordées aux régions par la première phrase du troisième paragraphe de l'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions. ».

#### Article 8

L'article 11 du même accord de coopération est remplacé par ce qui suit :

« Art. 11. Echange de renseignements et assistance à la perception du prélèvement et des amendes administratives.

§ 1<sup>er</sup>. – Les percepteurs de péages et, le cas échéant, 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 des amendes administratives (y liées), et ce quelle que soit la nature ou la dénomination de ce prélèvement.

Les renseignements reçus en application du premier alinéa sont tenus secrets et traités de la même manière que les renseignements qui sont obtenus en application de la réglementation de la région où est située la personne morale qui reçoit les renseignements, et sont seulement portés à la connaissance des personnes ou autorités, dont les instances judiciaires et les organes administratifs, qui sont chargées de l'une des tâches suivantes, relatives au prélèvement kilométrique ou aux amendes administratives :

- 1° l'établissement, le recouvrement ou la facturation;
- 2° l'exécution ou les poursuites;
- 3° la prise de décision en matière de recours;
- 4° le contrôle de ce qui précède.

Les personnes ou les autorités, mentionnées au deuxième alinéa, n'utilisent les renseignements qui sont obtenus en application du premier alinéa que pour les tâches dont elles sont chargées, mentionnées au deuxième alinéa. Elles peuvent faire état de ces renseignements pendant une audience publique devant les tribunaux, dans le cadre de procédures de recours administratifs ou dans des décisions judiciaires.

Les premier, deuxième et troisième alinéas valent également pour l'échange et l'utilisation de données qui peuvent vraisemblablement être pertinentes pour l'application ou l'exécution de la réglementation relative à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles ou de celle relative à la taxe de mise en circulation.

§ 2. – Les parties se prêtent mutuellement spontanément assistance pour la perception des amendes administratives.

Lorsque, lors d'un contrôle sur la route d'un véhicule, il apparaît qu'il existe des amendes administratives impayées dans le chef du détenteur du véhicule contrôlé envers une ou plusieurs régions, de l'autorité de contrôle compétente peut percevoir toutes ces amendes administratives impayées. Le montant des amendes administratives qui ont trait à des infractions commises dans une autre région, est immédiatement et intégralement transféré à cette région. ».

*Artikel 9*

In artikel 12 van hetzelfde samenwerkingsakkoord worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° in het eerste lid worden de woorden « door de houder van het voertuig » geschrapt;
- 2° in het derde lid worden de woorden « van de houder van het voertuig » geschrapt.

*Artikel 10*

Artikel 13 van hetzelfde samenwerkingsakkoord wordt vervangen door wat volgt :

« Art. 13. De administratieve geldboeten.

Behoudens in geval van een onzichtbaar defect van de elektronische registratievoorziening of een defect van de elektronische registratievoorziening dat werd gemeld aan de dienstverlener, kan een gewest een administratieve geldboete opleggen als een gebrek aan registratie van de verreden kilometers wordt vastgesteld door een observatiesysteem of een daartoe bevoegd personeelslid van een gewest.

In de gevallen waarin door een gewest een administratieve geldboete wordt opgelegd, komt de opbrengst van de administratieve geldboete toe aan het gewest dat de boete heeft opgelegd. Overeenkomstig artikel 5, 10°, kan geen enkel gewest voor dezelfde tijdsperiode van drie uur nog een bijkomende administratieve geldboete opleggen voor een overtreding met hetzelfde voertuig. ».

*Artikel 11*

Dit 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 de nodige initiatieven nemen.

Gedaan te Brussel, op 24 april 2015, in 3 originele exemplaren (in het Nederlands en het Frans)

Voor het Vlaams Gewest,

De Minister-President van de Vlaamse Regering, en Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De viceminister-president van de Vlaamse regering en Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie,

Annemie TURTELBOOM

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

*Article 9*

A l'article 12 du même accord de coopération les modifications suivantes sont apportées :

- 1° au premier alinéa, les mots « par le détenteur du véhicule » sont abrogés;
- 2° au troisième alinéa, les mots « du détenteur du véhicule » sont abrogés.

*Article 10*

L'article 13 du même accord de coopération est remplacé par ce qui suit :

« Art. 13. Les amendes administratives.

Sauf en cas de défaut invisible du dispositif d'enregistrement électronique ou de défaut du dispositif d'enregistrement électronique qui a été signalé au prestataire de services, une région peut infliger une amende administrative, si une carence d'enregistrement des kilomètres parcourus est constatée par un système d'observation ou un membre du personnel d'une région compétent pour ce faire.

Dans le cas où une amende administrative est infligée par une région, la recette de l'amende administrative revient à la région qui a infligé l'amende. Conformément à l'article 5, 10°, aucune des régions ne peut infliger encore une amende administrative supplémentaire pour la même période de temps de trois heures pour une infraction avec le même véhicule. ».

*Article 11*

Le présent accord de coopération entre en vigueur le jour de la publication au *Moniteur belge* du dernier des actes d'assentiment émanant des parties contractantes. A cet effet, les parties prendront immédiatement les initiatives nécessaires.

Fait à Bruxelles, le 24 avril 2015 en 3 exemplaires originaux (en français et en néerlandais).

Pour la Région flamande,

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand, Ministre flamand de la Politique extérieure et du Patrimoine immobilier,

Geert BOURGEOIS

La Vice-Ministre-Présidente du Gouvernement flamand et Ministre du Budget, des Finances et de l'Énergie,

Annemie TURTELBOOM

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des animaux,

Ben WEYTS

Le Ministre flamand de l'Environnement, de la Nature et de l'Agriculture,

Joke SCHAUVLIEGE

Voor het Waals Gewest,

De Minister-President van de Waalse Regering,

Paul MAGNETTE

De viceminister-president van de Waalse Regering en minister van Openbare Werken, Gezondheidszorg, Maatschappelijk welzijn en Patrimonium,

Maxime PREVOT

Da Waalse minister van Begroting, Ambtenarenzaken en Administratieve Vereenvoudiging,

Christophe LACROIX

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

De Minister-President van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Rudi VERVOORT

De Brusselse minister van Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

Guy VANHENGEL

De Brusselse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

De Brusselse minister van Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

Céline FREMAULT

Pour la Région wallonne,

Le Ministre-Président du Gouvernement wallon,

Paul MAGNETTE

Le Vice-Président du Gouvernement wallon et Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine,

Maxime PREVOT

Le Ministre wallon du Budget, de la Fonction publique et de la Simplification administrative,

Christophe LACROIX

Pour la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Rudi VERVOORT

Le Ministre bruxellois des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement,

Guy VANHENGEL

Le Ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

La Ministre bruxelloise du Logement, de la Qualité de Vie, de l'Environnement et de l'Energie,

Céline FREMAULT