

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2014-2015

18 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**

---

**VERSLAG**

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

**door de heer Stefan CORNELIS (N)**

---

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

---

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

18 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**

---

**RAPPORT**

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

**par M. Stefan CORNELIS (N)**

---

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heer Philippe Close, mevr. Véronique Jamoulle, de heren Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Emmanuel De Bock, Fabian Maingain, mevr. Zoé Genot, de heren Stefan Cornelis, Jef Van Damme, Bruno De Lille.

*Andere leden* : de heren Hervé Doyen, Jamal Ikazban, Pierre Kompany, mevr. Jacqueline Rousseaux.

---

Zie :

**Stuk van het Parlement :**

A-143/1 – 2014/2015 : Ontwerp van ordonnantie.

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : M. Philippe Close, Mme Véronique Jamoulle, MM. Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Emmanuel De Bock, Fabian Maingain, Mme Zoé Genot, MM. Stefan Cornelis, Jef Van Damme, Bruno De Lille.

*Autres membres* : MM. Hervé Doyen, Jamal Ikazban, Pierre Kompany, Mme Jacqueline Rousseaux.

---

Voir :

**Document du Parlement :**

A-143/1 – 2014/2015 : Projet d'ordonnance.

## I. Inleidende uiteenzetting van minister Guy Vanhengel

De minister heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden:

"Het voorliggende samenwerkingsakkoord is het resultaat van intensief overleg tussen de drie Gewesten.

Het gaat om wijzigingen in het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 betreffende de gezamenlijke invoering van een kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten voor zware vrachtvoertuigen. Deze wijzigingen hebben tot doel zich aan te passen aan de fiscale voorontwerpen van decreet en ordonnantie die eerder dit jaar werden goedgekeurd door de respectieve gewestregeringen.

Het eigenlijke fiscale ontwerp van ordonnantie tot invoering van de bedoelde kilometerheffing, inclusief de tariefstructuur, zal u in de komende weken worden voorgelegd, zodra de tekst terug is van de Raad van State en in laatste lezing door de Regering is goedgekeurd.

De wijzigingen die u vandaag worden voorgelegd zijn eerder technisch of theoretisch van aard. Zo wordt in de tariefformule voorzien in de mogelijkheid om het tarief te moduleren volgens tijdstip en plaats waarop wordt gereden.

Deze modulering kan zowel slaan op een dag- en nachttarief of bepaald worden volgens de congestiegevoeligheid van een tariefzone. Dit biedt meer mogelijkheden om eventuele mobiliteitsproblemen bij te sturen. De Economische en Sociale Raad staat positief tegenover deze wijziging.

Of een dergelijke modulering van bij de invoering van de kilometerheffing dan wel in een later stadium zal worden ingevoerd, wordt eerstdaags beslist. Belangrijk nu is dat de mogelijkheid hiertoe alvast bestaat.

Een andere technische wijziging betreft de afstemming van de bepaling van «belastingplichtige» op de regelgeving inzake het huidige eurovignet.

De belastingplichtige van de kilometerheffing is degene op wiens naam het voertuig werd ingeschreven. Voor niet-ingeschreven voertuigen is de bestuurder de belastingplichtige.

Om de gevallen van niet-betaling te dekken, wordt, zoals in de huidige regeling van het eurovignet, toegevoegd dat de bestuurder van een ingeschreven voertuig enkel subsidiair, bij wanbetaling door de

## I. Exposé introductif du ministre Guy Vanhengel

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

«L'accord de coopération qui vous est soumis aujourd'hui est le fruit d'une concertation intense entre les trois Régions.

Il s'agit de modifier l'accord de coopération du 31 janvier 2014 relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique pour poids lourds sur le territoire des trois Régions. Les modifications prévues dans cet accord visent à s'aligner sur les avant-projets de décret et d'ordonnance instaurant ce prélèvement kilométrique qui ont été approuvés en début d'année par les gouvernements régionaux respectifs.

Le projet d'ordonnance instaurant ce prélèvement kilométrique, qui comprendra notamment la structure tarifaire, vous sera soumis dans les prochains jours, dès que le Conseil d'État aura donné son avis et que le texte aura été approuvé en dernière lecture par le Gouvernement.

Les modifications qui vous sont soumises aujourd'hui sont principalement d'ordre technique ou théorique. Ainsi, dans la formule tarifaire, la possibilité est prévue de moduler le tarif en fonction de la période et du lieu.

Cette modulation peut autant prendre la forme d'un tarif de jour et de nuit que varier en fonction des zones tarifaires où peuvent se produire des congestions. Ceci donne plus de possibilités pour corriger d'éventuels problèmes spécifiques de mobilité. Le Conseil économique et social accueille favorablement cette modification.

Dans les prochains jours, nous déciderons si une telle modulation sera introduite dès l'instauration du prélèvement kilométrique ou ultérieurement. Il importe aujourd'hui de savoir que la possibilité existe.

Une autre modification technique concerne la mise en concordance de la notion de « redevable » avec les règles de l'eurovignette existante.

Le redevable du prélèvement kilométrique est celui au nom duquel le véhicule a été immatriculé. Pour les véhicules non immatriculés, c'est le conducteur.

Pour couvrir les cas de non-paiement par le propriétaire d'un véhicule immatriculé, il est ajouté (conformément aux règles en vigueur pour l'Eurovignette) que le prélèvement et les amendes ne peuvent être réclamés que

eigenaar, kan worden aangesproken tot betaling van de heffing en eventuele boetes. De bestuurder kan zich in zulke gevallen trouwens verhalen op de eigenaar van het ingeschreven voertuig.

Ten slotte, om de belastingdruk op het gebruik van vrachtwagens niet in onredelijke mate te verzwaren, wordt de mogelijkheid ingeschreven om de verkeersbelasting ten laste van de voertuigen onderworpen aan de kilometerheffing te verminderen.

Voor zulke aanpassingen van de verkeersbelasting voor voertuigen van vennootschappen met leasingactiviteiten is ingevolge artikel 4, §3, van de bijzondere financieringswet een voorafgaandelijk samenwerkingsakkoord tussen de verschillende Gewesten vereist. Het voorliggende samenwerkingsakkoord komt hieraan tegemoet. Dit heeft op zichzelf genomen geen budgettaire impact. Het is pas bij de uitvoering van deze mogelijkheid, via een onderscheiden fiscale ordonnantie, dat er sprake is van een budgettaire impact.

De Economische en Sociale Raad staat positief tegenover dit samenwerkingsakkoord, maar bracht ook een aantal beschouwingen opnieuw te berde die ook reeds werden geuit bij het fiscale voorontwerp van ordonnantie tot invoering van de kilometerheffing. De beschouwingen van de Economische en Sociale Raad maken het voorwerp uit van besprekingen in de werkgroep ad hoc belast met het onderzoek van mogelijke flankerende maatregelen. De opmerkingen en aanbevelingen van de Raad van State werden opgenomen in de tekst.

Ik vraag u dan ook dit ontwerp van ordonnantie en het bijgaande samenwerkingsakkoord te willen goedkeuren."

## II. Algemene bespreking

De heer Olivier de Clippele vraagt de minister om drie preciseringen. De volksvertegenwoordiger wijst erop dat het ontwerp over de tarifiering thans om advies aan de Raad van State is voorgelegd en vraagt of het juist is dat de tarifiering zal worden gedifferentieerd naargelang het over gemeente- of gewestwegen gaat. Zal het, in dat geval, dan mogelijk zijn om over te gaan van een gemeenteweg naar een gewestweg, een "upgrading" te doen en van eerste naar tweede klasse over te gaan bij opstoppingen?

Er was sprake van een subsidiaire aansprakelijkheid van de bestuurder. Betekent zulks dat, als het bedrijf niet betaalt, de bestuurder vervolgens zal worden aangesproken? De minister heeft gezegd dat de bestuurder zich kan verhalen op de eigenaar van het ingeschreven voertuig. Quid?

Zal de tarifiering, tot slot, nog altijd worden beheerd

subsidiairement au conducteur d'un véhicule immatriculé. En outre, le conducteur dispose alors d'une possibilité de recours contre le propriétaire du véhicule immatriculé.

Enfin, afin de ne pas alourdir la ponction fiscale sur l'utilisation de poids lourds de manière excessive, il est prévu de réduire la taxe de circulation à charge des véhicules soumis au prélèvement kilométrique.

De telles modifications à la taxe de circulation pour des véhicules de sociétés à activités de leasing nécessitent, en vertu de l'article 4, §3, de la loi spéciale de financement, un accord de coopération préalable entre les différentes Régions. L'accord de coopération qui vous est soumis aujourd'hui rencontre cette exigence. L'accord en soi n'a pas d'impact budgétaire; ce n'est que lors de la mise en œuvre de cette possibilité, par le biais d'une ordonnance fiscale distincte, qu'un impact budgétaire se produira.

Le Conseil économique et social jette un regard favorable sur cet accord de coopération, mais il a rappelé plusieurs considérations émises également sur l'avant-projet d'ordonnance fiscale instaurant le prélèvement kilométrique. Les considérations du Conseil économique et social font toujours l'objet de discussions dans le groupe de travail *ad hoc* chargé d'examiner d'éventuelles mesures d'accompagnement. Quant aux remarques et recommandations de Conseil d'État, elles ont été intégrées dans le texte.

Je vous demande donc de bien vouloir approuver ce projet d'ordonnance, ainsi que l'accord de coopération. ».

## II. Discussion générale

M. Olivier de Clippele souhaite obtenir du ministre trois précisions. Le député rappelle que le projet sur la tarification est actuellement soumis pour avis au Conseil d'État et demande s'il est exact que la tarification sera différenciée selon que les voies sont communales ou régionales. Si tel est le cas, sera-t-il possible de passer d'une voie communale vers une voie régionale, de procéder à un « upgrading » et de passer de première en deuxième classe en cas d'embouteillage ?

Il a été question d'une responsabilité subsidiaire du chauffeur. Faut-il comprendre que si la firme ne paie pas, subsidiairement on interpellera le chauffeur ? Comment comprendre le ministre qui a dit que le conducteur dispose d'une possibilité de recours contre le propriétaire du véhicule immatriculé ?

Enfin, la tarification sera-t-elle toujours gérée par la

door SOFICO of enkel door het Gewest? De spreker wijst erop dat de tarifiering het mogelijk maakt om het gedrag van de bestuurders in zekere mate te sturen.

Mevrouw Zoé Genot verwijst naar de artikelen 1 en 4 van het samenwerkingsakkoord en naar de uiteenzetting van de minister. Zal de tarifiering wel degelijk verschillen volgens het tijdstip en de plaats? Het 2° van artikel 1, dat de “tariefzone” omschrijft, doet twijfels rijzen over een differentiatie volgens het tijdstip.

Twee systemen lijken de voorkeur te krijgen: het ene op basis van een retributie (de voorkeur in Wallonië) en het andere op basis van het in rekening brengen van het gebruik (de voorkeur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Blijft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zweren bij een belasting in plaats van een retributie?

Artikel 7 van het samenwerkingsakkoord spreekt van de bedrijfswagens. Zal het feit dat ze vaak in Vlaanderen ingeschreven zijn een invloed hebben?

Er wordt gesteld dat wie niet heeft betaald, een boete zal krijgen en nog drie uur mag rijden. Wat gebeurt er ingeval de overtreding eerst wordt vastgesteld in Vlaanderen en in Wallonië? Mag het voertuig daarna nog in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rijden? Bestaat er een verdeling van de boetes *a posteriori* voor degenen die gekozen hebben voor het forfaitair tarief van drie uur?

Tot slot kaart mevrouw Genot het grote aantal vrachtwagens aan die hun gps volgen en kleine gemeentewegen nemen, waar ze vaak komen vast te zitten. Het is zeer duur als de politie moet ingrijpen om de weg weer vrij te maken. Zal het nieuwe instrument een extra middel zijn tot ontmoediging en tot het voorkomen van dergelijke toestanden?

De heer Emmanuel De Bock vraagt of er simulaties zijn uitgevoerd over de shift tussen de afschaffing van het eurovignet en de kilometerheffing. Wie wint/wie verliest? Wat is de orde van grootte? Hebben grote bedrijven die het forfait betalen daar baat bij? De kilometerheffing biedt weliswaar het voordeel dat de belasting geobjectiveerd wordt, maar de ESRBHG, die voorstander van het project is, had gewezen op de ongunstige concurrentiepositie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten opzichte van de overige twee Gewesten indien het zijn specifieke tariefstructuur zou behouden zoals die in eerste lezing was goedgekeurd. Een werkgroep werd verzocht de flankerende maatregelen voor het goedertransport, het bestemmingsverkeer en de arbeidsvoorwaarden van de bestuurders te verduidelijken. Wat heeft de minister met die aanbevelingen gedaan?

De heer De Bock verwijst vervolgens naar een opmerking van de Raad van State over artikel 5, tweede lid, 10°, nieuw, van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 (artikel 3, 3°,

SOFICO ou sera-t-elle uniquement gérée par la Région? L'orateur rappelle que la tarification permet d'induire un certain comportement des chauffeurs.

Mme Zoé Genot renvoie aux articles 1 et 4 de l'accord de coopération ainsi qu'à l'exposé fait par le ministre. La tarification sera-t-elle bien modulée en fonction de la période et du lieu? Le point 2° de l'article 1<sup>er</sup> qui définit la « zone tarifaire » permet de douter qu'il s'agit bien d'une modulation en fonction du temps.

Deux systèmes, un par redevance (système favorisé en Wallonie), un par taxation (système favorisé en Région de Bruxelles-Capitale) semblent privilégiés. La Région de Bruxelles-Capitale est-elle toujours dans une logique de taxation plutôt que dans celle d'une redevance?

L'article 7 de l'accord de coopération évoque les voitures de société. Le fait qu'elles sont souvent domiciliées en Flandre a-t-il une influence?

Si les gens n'ont pas payé, il est dit qu'une amende sera appliquée qui permettra de circuler pendant trois heures. Que faut-il penser de cela en cas de début d'infraction en Flandre et en Wallonie? Le parcours est-il libre par la suite en Région de Bruxelles-Capitale? Existe-t-il une répartition des amendes par après pour ceux qui ont opté pour ce tarif forfaitaire de trois heures?

Enfin, Mme Genot évoque les nombreux poids lourds qui, suivant leur GPS, empruntent les petites routes communales où ils se trouvent ensuite coincés. Débloquent la situation avec la police coûte fort cher. Est-ce que le nouvel outil sera un désincitant de plus pour remédier à cette situation?

M. Emmanuel De Bock souhaite savoir si des simulations ont été faites sur le *shift* entre la suppression de l'eurovignette et la taxation au kilomètre. Qui gagne/qui perd? Quel en est l'ordre de grandeur? Les grosses entreprises qui payaient au forfait gagnent-elles? Si la taxe au kilomètre a l'avantage d'objectiver la taxe, le CESRBC, favorable au projet, avait pointé la position concurrentielle défavorable de la Région de Bruxelles-Capitale par rapport aux deux autres Régions si elle maintenait sa structure tarifaire spécifique tel qu'approuvée en première lecture. Un groupe de travail était censé apporter des éclairages sur les mesures d'accompagnement au niveau de la mobilité des transports de marchandises, du trafic de destination et des conditions de travail des conducteurs. Qu'a fait le ministre de ces recommandations?

M. De Bock renvoie ensuite à une observation du Conseil d'État à 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

van het voornoemde samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015), dat als volgt luidt: “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.”. De volksvertegenwoordiger vraagt de minister of er een strijd om de eerste overtreding zal komen en hoe de boetes verdeeld zullen worden.

De heer Jef Van Damme verwijst deels naar de praktische vragen van zijn collega's. De invoering van de kilometerheffing is een historisch moment dat al jaren ter tafel ligt. Sp.a kijkt uit naar de start van het project. Veel zal afhangen van het juiste tarief dat wordt gehanteerd. Een effectieve gedragsverandering van de vrachtwagenbestuurders is de doelstelling. Wil men een welbepaalde sector niet de das omdoen, dan moet die impact geleidelijk verlopen.

Sp.a is verheugd over de maatregel en hoopt dat de kilometerheffing van gewone voertuigen ook snel gerealiseerd wordt.

De heer Stefan Cornelis sluit zich daarbij aan. Het is een historisch moment dat in de lijn ligt van het belasten van het gebruik en niet het bezit van het voertuig. Dit is de enige weg om de stad leefbaar te houden. Zoals de vorige spreker, hoopt de heer Cornelis dat ook gewone voertuigen weldra onderworpen zullen zijn aan een kilometerheffing. Zijn fractie kijkt alvast uit naar de praktische uitwerking van voorliggende kilometerheffing.

De heer Emmanuel De Bock wenst te weten of de opbrengst van de nieuwe heffing zal worden gedeeld met de gemeenten; sommige moeten hun wegen vaker vernieuwen. Dat is met name het geval voor gemeenten met instromend en uitstromend wegverkeer. Waarom niet overwegen een coëfficiënt in te stellen naargelang het aantal kilometer openbare wegen?

De minister is even verheugd als de commissieleden over de stap vooruit in dit dossier. Het Gewest is het eerste van het land geweest met een brede consensus voor kilometerheffingen. Zeven jaar geleden reeds, werd met een autobus van Deutsche Telecom aangetoond hoe dat concreet functioneert en hoe dat praktisch mogelijk is. Toen nog pleitte men in Wallonië voor een wegeenvignet en in Vlaanderen stond men in het algemeen erg afkerig daartegenover.

précité) qui dispose que : « 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. ». Le député demande au ministre si ce sera la course à la première infraction et comment se fera la répartition des amendes.

M. Jef Van Damme renvoie en partie aux questions pratiques posées par ses collègues. L'introduction du prélèvement kilométrique est un moment historique. Ce dossier est déjà sur la table depuis des années. Le sp.a attend impatiemment le lancement du projet. Beaucoup dépendra du tarif exact qui sera appliqué. L'objectif est d'induire un changement effectif du comportement des conducteurs de camion. Cet impact doit se faire sentir progressivement si on ne veut pas tuer un secteur précis.

Le sp.a se réjouit de la mesure et espère que le prélèvement kilométrique sera également instauré rapidement pour les véhicules privés.

M. Stefan Cornelis se rallie à ces propos. C'est un moment historique visant la taxation de l'utilisation et non de la possession du véhicule. C'est la seule façon d'assurer la viabilité de la ville. Comme l'orateur précédent, M. Cornelis espère que les véhicules privés seront également bientôt soumis à un prélèvement kilométrique. Son groupe attend déjà impatiemment la mise en œuvre pratique du présent prélèvement kilométrique.

M. Emmanuel De Bock souhaite savoir s'il est prévu de répartir le produit de la nouvelle taxe avec les communes dont certaines doivent renouveler plus souvent leur bitume. C'est notamment le cas de communes entrantes et sortantes du trafic routier. Pourquoi ne pas songer à la mise en place d'un coefficient en fonction des kilomètres de voiries ?

Le ministre se réjouit autant que les commissaires de l'avancée dans ce dossier. La Région a été la première du pays où les prélèvements kilométriques ont recueilli un large consensus. Il y a déjà sept ans qu'on en a montré le fonctionnement concret et les modalités pratiques au moyen d'un autobus de Deutsche Telecom. À l'époque, la Wallonie plaidait encore pour l'eurovignette et la Flandre était globalement très réticente.

Ook het Brussels Gewest was het eerste om dat systeem te willen uitbreiden naar het privévervoer. Het is de logica zelve. In Frankrijk is er geen discussie over het betalen om autowegen te gebruiken. Een ritje naar het Zuiden via de “Autoroute du Soleil” kost gemakkelijk 30 à 40 euro. Wie neemt nog de oude “Route nationale 7” of de “Route Napoleon” ?

Zelfs de heer Ben Weyts is uiteindelijk gewonnen voor een kilometerheffing voor personenwagens.

Dit is de eerste fase van een correcte fiscalisering van het al dan niet gebruiken van voertuigen, en niet van het bezit ervan. Het zal iedereen verbazen hoe snel wij zullen overgaan tot de volgende fase, te weten de kilometerheffing voor privévoertuigen. Zodra de regeling gestart is voor vrachtwagens, volstaat het de capaciteit van het systeem uit te breiden en de OBU te verdelen. Het volstaat te zien hoe al onze computertools de nieuwe technologische ontwikkelingen van dichtbij volgen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mag er trots op zijn dat het een voortrekkersrol heeft gespeeld.

Wie wint? Wie verliest? Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is 5 miljoen euro vooropgesteld uit het eurovignet. Het nieuwe systeem zal viermaal meer opbrengen. Degenen die bijdragen schieten er ongetwijfeld bij in, te weten zij die ons land gebruiken als doorgang om van Noord- naar Zuid-Europa te rijden. Met het eurovignet, betaalden zij weinig of niets; het is niet meer geïndexeerd sedert 1994, dus al meer dan twintig jaar niet meer. Die buitenlandse gebruikers op een meer billijke wijze doen bijdragen was het doel van de operatie. Op de vraag of die opbrengsten bruto zijn, antwoordt de minister dat de uitgaven van het systeem geraamd worden op 9 miljoen euro voor het eerste jaar, en vervolgens, vanaf het tweede jaar, op 5 miljoen euro per jaar. De tarieven zijn echter nog niet definitief vastgelegd.

De begeleidende maatregelen die de sector vraagt slaan voornamelijk op verzoeken die gericht zijn aan de federale Staat. Een belangrijke kwestie betreft de loonkost van de vrachtwagenchauffeurs. In vergelijking met de buitenlandse concurrentie, draaien de Belgische bedrijven op voor alle werken van de vervoerder. De sector vraagt niet te moeten betalen voor de rusttijden. Ons in de sectorale akkoorden opgenomen systeem voorziet in de verplichting om te betalen voor de rusttijden. Die kosten uit het loonpakket halen zou het evenwicht van de tarieven kunnen herstellen. De rusttijden worden thans geteld als gepresterde uren, en dat is niet het geval in het buitenland. Idem voor het laden en lossen van de goederen, wat de vervoerder vaak niet zelf doet. Ongetwijfeld kan men de redenen voor die werkwijze begrijpen, maar men moet wel vaststellen dat er sprake is van aanzienlijke concurrentievervalsing.

La Région bruxelloise a également été la première à souhaiter étendre ce système aux transports privés. C'est la logique même. En France, l'utilisation payante des autoroutes ne suscite aucune discussion. Descendre dans le Sud via l'Autoroute du Soleil revient facilement à 30 ou 40 euros. Qui emprunte encore la Route nationale 7 ou la Route Napoléon ?

Même M. Ben Weyts est finalement acquis à la taxation kilométrique des véhicules privés.

Nous voici dans la première étape d'une fiscalisation correcte de l'utilisation et non de la possession des véhicules. Chacun sera étonné de la rapidité avec laquelle nous passerons à l'étape suivante du kilomètre payant pour les véhicules privés. Une fois la mécanique lancée pour les poids lourds, il suffira d'étendre la capacité du système et de distribuer les OBU. Il suffit de voir comment tout notre outillage informatique suit de près les nouvelles évolutions technologiques.

La Région de Bruxelles-Capitale peut être fière d'avoir joué un rôle de précurseur.

Qui gagne ? Qui perd ? Pour la Région de Bruxelles-Capitale, 5 millions d'euros sont aujourd'hui perçus par le biais de l'eurovignette. Le nouveau système rapportera 4 fois plus. Ceux qui contribuent y perdent sans doute... Il s'agit en premier lieu de ceux qui utilisent notre pays comme pays de transit afin de parcourir l'Europe de Nord en Sud. Avec l'eurovignette, ces utilisateurs ne payaient que peu. Celle-ci n'a plus été indexée depuis 1994, soit depuis plus de 20 ans. Faire contribuer plus justement ces utilisateurs étrangers était le but de l'opération. À la question si ces recettes sont brutes, le ministre répond que les dépenses du système sont estimées à 9 millions d'euros pour la première année, ensuite à partir de la deuxième année à 5 millions d'euros par an. Quant aux tarifs, ceux-ci ne sont pas encore établis définitivement.

Les mesures d'accompagnement demandées par le secteur concernent principalement des demandes qui s'adressent à l'État fédéral. Une demande importante concerne le coût salarial des chauffeurs des poids lourds. Par rapport à la concurrence étrangère, les entreprises belges subissent le coût du travail du transporteur. Le secteur demande aussi de ne pas devoir payer les heures inactives. Notre système repris dans les accords sectoriels prévoit l'obligation de payer les heures non actives. Pouvoir sortir ces frais du paquet salarial pourrait rétablir l'équilibre des tarifs. Les heures non productives sont actuellement comptées comme des heures prestées sans que ce ne soit le cas à l'étranger. Idem pour le chargement et le déchargement des marchandises, ce que souvent, le transporteur ne fait pas lui-même. Sans doute on peut comprendre les raisons de ces pratiques, mais force est de constater les distorsions considérables par rapport à la concurrence.

De boete wordt betaald in het Gewest waar zij eerst is vastgesteld. De drie uur om zich in orde te stellen gelden voor het gehele grondgebied. De bestuurder zonder OBU moet er zich een aanschaffen binnen die drie uur.

Mevrouw Genot en de heer De Bock twijfelt eraan of die bestuurders het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doorkruisen, dat niets zal ontvangen van de boete, waarvan de opbrengst niet verdeeld wordt.

De minister bevestigt dat. Men moet hopen dat zo weinig mogelijk vrachtwagens het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doorkruisen. Ze moeten de Ring gebruiken. De boete bedraagt in principe ongeveer 1.000 euro. Wie gaat het risico lopen zo'n bedrag te betalen om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te doorkruisen? Het zou moeilijk zijn de verdeling van de boetes tussen de Gewesten te beheren. Bovendien moet een boete geen middel zijn om geld in te zamelen. Een boete dient om te ontraden, niet om geld op te brengen. Wiens fout is het dat het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beperkter is dan dat van de andere Gewesten? Bovendien is het moeilijker een vrachtwagen die op een autosnelweg rijdt te doen stoppen voor een controle dan in Brussel. De kans om een vrachtwagen zonder OBU te kunnen klissen is wellicht hoger in een stadsgebied. Mobiel Brussel zal vijftien personen speciaal daarvoor aanwerven en zij worden enkel belast met controles op de openbare weg.

Op de vraag inzake de tariefregelingen volgens de tijd en de plaats, antwoordt de minister dat artikel 1 definities bevat, zonder tegenstrijdig te zijn met artikel 4 van het samenwerkingsakkoord. De modulatie kan dus gebeuren op grond van de twee criteria. Indien men eventuele specifieke mobiliteitsproblemen wil verhelpen, moet modulatie op grond van tijd en plaats immers mogelijk zijn.

Inzake het onderscheid tussen een belasting en een retributie, antwoordt de minister dat de kilometerheffing onbetwistbaar een belasting is. In Wallonië, houdt men zich aan het begrip "retributie", omdat de firma die een concessie heeft op de wegen (SOFICO) erbij betrokken is. Het is een feit dat Eurostat en INC Viapass de kilometerheffing zien als een belasting. Daarover moet men zich niets wijsmaken.

De tarificatie zal verschillen voor gewest- en gemeentewegen. Net zoals een GPS, laat een OBU probleemloos toe om dat onderscheid te maken.

De bestaande cartografie biedt de mogelijkheid om te zien op welk soort weg men zich bevindt in Brussel.

Wie moet de belasting betalen? In de eerste plaats, de persoon op wiens naam het voertuig ingeschreven is (in de praktijk gaat het over de firma die eigenaar van de

L'amende est payée dans la Région où elle est constatée en premier. Les trois heures pour se mettre en ordre valent pour l'entièreté du territoire. Le chauffeur sans OBU doit s'en procurer un endéans ces trois heures.

Mme Genot et M. De Bock redoutent que ces chauffeurs traversent la Région de Bruxelles-Capitale qui ne touchera rien de l'amende dont le fruit ne sera pas réparti.

Le ministre confirme ce propos. Il faut espérer que le moins de poids lourds possible traverseront la Région de Bruxelles-Capitale. Leur place est sur le Ring. L'amende sera en principe de 1.000 euros. Qui voudra risquer de payer pareille somme pour traverser la Région de Bruxelles-Capitale? Il serait difficile de gérer la répartition des amendes entre les Régions. De plus, une amende ne doit pas être un outil de récolte de fonds. L'amende sert à dissuader et non à rapporter de l'argent. À qui la faute que la Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un territoire plus restreint que les autres Régions? D'ailleurs, il est plus difficile d'arrêter un poids lourd roulant sur une autoroute pour le contrôler qu'à Bruxelles. La possibilité de retenir un poids lourd sans OBU est probablement plus grande en territoire urbain. Quinze personnes seront spécialement engagées par Bruxelles-Mobilité et elles seront chargées uniquement de procéder à des contrôles sur la voie publique.

À la question des modulations tarifaires selon le temps et le lieu, le ministre répond que l'article 1<sup>er</sup> contient des définitions sans qu'il y ait contradiction avec l'article 4 de l'accord de coopération. La modulation pourra donc avoir lieu selon les deux critères. Si l'on veut corriger d'éventuels problèmes spécifiques de mobilité, il faut en effet pouvoir moduler selon le temps et le lieu.

Pour ce qui concerne la distinction à faire entre une taxe et une redevance, le ministre répond que le prélèvement kilométrique à Bruxelles est indiscutablement une taxe. En Wallonie on s'en tient à la notion de «redevance» parce que la société concessionnaire des routes (la SOFICO) est impliquée. Le risque qu'Eurostat et l'INC perçoivent Viapass sous l'angle d'une consolidation absolue est réel. Il ne sert à rien de se leurrer là-dessus.

La tarification sera différente pour les voiries régionales et communales. Tout comme un GPS, un OBU permet sans problème de faire la différence.

La cartographie existante permet d'identifier ce type de voirie à Bruxelles.

Qui est redevable de la taxe? En premier lieu, la personne sous le nom de laquelle le véhicule a été immatriculé (en pratique, il s'agit de la société



vrachtwagen is). In de tweede plaats, de bestuurder, die zich kan verhalen op de firma waarvoor hij rijdt.

De heer Emmanuel De Bock meent dat het systeem voor de vrachtwagens ongetwijfeld later zal worden toegepast voor de auto's. Zal de inning geen problemen geven als het gaat over buitenlandse vrachtwagens? Daarvoor is toegeld makkelijker, hoewel het duurder is. Thans hebben de gemeenten moeilijkheden om het verschuldigde geld te recupereren in het buitenland (bv. parkeerboete). Zal het buitenlands voertuig zijn belasting wel betalen?

De minister verwijst naar Duitsland, waar het systeem geen problemen geeft. In dit geval moet de inning niet gebeuren via de gemeentediensten. Elk Gewest kan alle onbetaalde boetes voor in een ander Gewest begane overtredingen innen. De ambtenaren van het Gewest kunnen eveneens het voertuig vasthouden tot de verschuldigde bedragen betaald zijn. Bovendien is het eenvoudiger beslag te leggen op een vrachtwagen dan op een vliegtuig.

Mevrouw Zoé Genot wijst op de mogelijkheid om een wielklem te plaatsen op buitenlandse voertuigen.

De minister bevestigt die mogelijkheid voor de vrachtwagens.

Tot slot benadrukt de heer Emmanuel De Bock de vereiste van evenredigheid in dat geval.

### III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

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

#### *Artikel 2*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 2 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

propriétaire du camion). En second lieu, le chauffeur, qui dispose d'un recours envers la société pour laquelle il roule.

M. Emmanuel De Bock pense que le système pour les poids lourds sera sans doute ultérieurement appliqué aux voitures. Le recouvrement par rapport aux poids lourds étrangers ne posera-t-il pas problème ? De ce point de vue les péages sont plus faciles même s'ils sont plus onéreux. Actuellement, les communes éprouvent des difficultés à rechercher leur dû à l'étranger (p.e. un billet de stationnement). Le véhicule étranger paiera-t-il bien sa taxe ?

Le ministre renvoie à la situation en Allemagne où le système ne pose pas de problèmes. En l'occurrence, le recouvrement ne doit pas se faire par le biais de services communaux. Chaque Région peut percevoir toutes les amendes impayées qui ont trait à des infractions commises dans une autre Région. Les fonctionnaires régionaux peuvent également retenir le véhicule jusqu'au paiement des sommes dues. Il est en outre plus simple de saisir un poids lourd qu'un avion.

Mme Zoé Genot évoque la possibilité d'apposer des sabots aux véhicules étrangers.

Le ministre confirme cette possibilité pour les poids lourds.

Enfin, M. Emmanuel De Bock souligne dans ce cas l'exigence de proportionnalité.

### III. Discussion des articles et votes

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

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

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

#### *Article 2*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 2 est adopté par 12 voix contre 2.

**IV. Stemming over het geheel**

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

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

*De Rapporteur,*

Stefan CORNELIS

*De Voorzitter,*

Charles PICQUÉ

**IV. Vote sur l'ensemble**

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté par 12 voix contre 2.

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

*Le Rapporteur,*

Stefan CORNELIS

*Le Président,*

Charles PICQUÉ