

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2014-2015

29 JUNI 2015

### ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot invoering van een kilometerheffing  
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt  
voor het vervoer van goederen over de weg,  
ter vervanging van het Eurovignet**

### 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)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Emmanuel De Bock, Benoît Cerexhe, mevr. Zoé Genot, de heren Stefan Cornelis, Bruno De Lille.

*Plaatsvervangers* : de heren Julien Uyttendaele, Marc Loewenstein, René Coppens.

*Andere leden* : mevr. Vincent De Wolf, André du Bus de Warnaffe, Youssef Handichi, Emin Özkara, Sevket Temiz, Michaël Verbauwhede.

*Zie :*

**Stuk van het Parlement :**

A-183/1 – 2014/2015 : Ontwerp van ordonnantie.

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

29 JUIN 2015

### PROJET D'ORDONNANCE

**introduisant un prélèvement kilométrique  
en Région de Bruxelles-Capitale  
sur les poids lourds prévus ou utilisés  
pour le transport par route de marchandises,  
en remplacement de l'Eurovignette**

### 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)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Philippe Close, Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Emmanuel De Bock, Benoît Cerexhe, Mme Zoé Genot, MM. Stefan Cornelis, Bruno De Lille.

*Membres suppléants* : MM. Julien Uyttendaele, Marc Loewenstein, René Coppens.

*Autres membres* : MM. Vincent De Wolf, André du Bus de Warnaffe, Youssef Handichi, Emin Özkara, Sevket Temiz, Michaël Verbauwhede.

*Voir :*

**Document du Parlement :**

A-183/1 – 2014/2015 : Projet d'ordonnance.



## I. Uiteenzetting van Minister Guy Vanhengel

De minister heeft voor de commissieleden volgende uiteenzetting gehouden :

« Het ontwerp van ordonnantie dat vandaag voorligt is de uitvoering van een samenwerkingsakkoord waarmee dit Parlement op 5 juni jongstleden heeft ingestemd. Het beoogt meer bepaald de invoering van een kilometerheffing voor zware vrachtoertuigen op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 1 april 2016.

We hebben het in deze commissie reeds verschillende keren uitvoerig gehad over dit grootse project dat het resultaat is van intensief overleg tussen de drie gewesten.

Ook via verschillende parlementaire vragen werd u op de hoogte gehouden van de voortgang van het dossier en van de impact ervan. Zo weet u reeds dat een private dienstverlener de nodige infrastructuur zal prefinancieren, bouwen en onderhouden. Deze dienstverlener zal de heffingen ook factureren en innen voor de drie gewesten.

De investerings-, onderhouds- en exploitatievergoedingen worden gedeckt door een beschikbaarheidsvergoeding. De eerste 12 jaar bedraagt deze door de drie gewesten te betalen vergoeding in totaal 140,5 miljoen euro per jaar (inclusief btw), waarvan 3,2 miljoen euro per jaar door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Verder vergoeden de gewesten 120 kalenderdagen na de go live, op 1 april 2016 dus, de dienstverlener via een mijlpaalvergoeding die in totaal 166 miljoen euro bedraagt. Ons aandeel in deze eenmalige vergoeding bedraagt 2,18 %, wat neerkomt op 3,6 miljoen euro.

Verder is er de jaarlijkse werkingsdotatie aan Viapass, de interregionale entiteit die toeziet op de correcte uitvoering van de overeenkomst door de dienstverlener en het overleg tussen de gewesten coördineert. Deze dotatie bedraagt 2 miljoen euro. Het Brusselse aandeel bedraagt hier 6 %, of 120.000 euro per jaar.

Ten slotte zijn er de eigen investeringen in personeel, in IT en in controlevoertuigen. Er is voorzien in de aanwerving van 27 voltijds equivalenten : 12 administratieve medewerkers voor Brussel Fiscaliteit en 15 voor Brussel Mobiliteit voor de bemanning van de mobiele controleploegen die fraudeurs kunnen interceperen.

Rekening houdend met de eenmalige mijlpaalvergoeding in 2016, de go live op 1 april 2016 en de trimestriële beschikbaarheidsvergoeding, kan de totale kostprijs voor het BHG in 2016 geraamd worden op 8,1 miljoen euro, om vervolgens te dalen naar 5,2 miljoen vanaf 2017.

Er dient ook rekening te worden gehouden met het feit dat de inkomsten van het eurovignet zullen wegvallen, dat vandaag ongeveer 5 miljoen per jaar aan het Gewest opbrengt.

## I. Exposé du ministre Guy Vanhengel

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

« Le projet d'ordonnance qui vous est soumis aujourd'hui s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre d'un accord de coopération voté le 5 juin dernier par ce Parlement. Il vise plus précisément à introduire au 1<sup>er</sup> avril 2016 un prélèvement kilométrique pour poids lourds sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette commission a déjà eu l'occasion de débattre à plusieurs reprises de ce grand projet qui est le fruit d'une concertation intense entre les trois Régions.

Par le biais de questions parlementaires, vous avez aussi déjà reçu de nombreuses informations. Ainsi, vous savez qu'un prestataire de service privé préfinance la construction, la gestion et l'entretien des infrastructures nécessaires. Ce prestataire de service facturera et percevra également le prélèvement kilométrique pour le compte des trois Régions.

Les indemnités d'investissement, d'entretien et d'exploitation seront couvertes par une indemnité de disponibilité. Les 12 premières années, cette indemnité s'élève au total à 140,5 millions d'euros par an (TVA comprise), dont 3,2 millions d'euros à charge de la Région bruxelloise.

Les Régions procèdent également, et ce 120 jours calendrier après l'instauration effective du système, à un paiement d'étape au prestataire de service qui s'élève au total à 166 millions d'euros. La part de la RBC dans ce paiement unique s'élève à 2,18 %, soit 3,6 millions d'euros.

Quant à la dotation annuelle à Viapass, l'entité inter-régionale chargée de contrôler l'exécution correcte de la convention par le prestataire privé de service et de coordonner la concertation entre les Régions, elle s'élève à près de 2 millions d'euros. La part de Bruxelles s'élève ici à 6 %, soit 120.000 euros par an.

Enfin, il y a les coûts de personnel, du développement IT et des véhicules de contrôle. Il est prévu d'engager 27 équivalents temps plein : 12 collaborateurs administratifs pour Bruxelles Fiscalité et 15 agents pour les équipes mobiles de contrôle de Bruxelles Mobilité pour interceper les camions fraudeurs.

Tenant compte du paiement d'étape unique en 2016, l'instauration du système au 1<sup>er</sup> avril 2016 et l'indemnisation de disponibilité trimestrielle, le coût total pour la Région est estimé pour 2016 à 8,1 millions d'euros, pour ensuite diminuer à 5,2 millions d'euros dès 2017.

Il faut également prendre en compte que le prélèvement kilométrique remplacera l'eurovignet, qui rapporte aujourd'hui environ 5 millions par an à la Région.

Dit voor wat de uitgavenzijde betreft. Wat de te verwachten inkomsten betreft, heeft de Regering op 11 juni jongstleden de uiteindelijke tariefstructuur vastgesteld.

Bij de eerste lezing van dit fiscale ontwerp eerder dit jaar werd op voorlopige basis en in overleg met de andere gewesten uitgegaan van een basistarief van 12,5 eurocent per verreden kilometer, met toeslagen volgens emissieklasse en gewicht.

Er werd toen ook voorgesteld dat deze tarieven zouden worden verdubbeld op gewestwegen en verdrievoudigd op gemeentewegen. Dit gaf volgens de modellen een bruto opbrengst op jaarbasis van 39,5 miljoen euro.

Na overleg met de sector en de andere gewesten, stelt de Regering nu voor om voor de snelweg (in feite gaat het om het stuk ring op het Brusselse grondgebied) een basistarief van 11,3 eurocent in te voeren, nog steeds gedifferentieerd volgens gewicht en emissieklasse (euronorm). Er wordt ook een externe kost (luchtverontreiniging en geluidshinder) aangerekend.

Verder wordt er op gewest- en gemeentewegen eveneens een basistarief van 11,3 eurocent toegepast, maar met hogere toeslagen volgens gewicht en emissieklasse.

Het minimumtarief op de snelweg (voor een lichtere, propere vrachtwagen) zou aldus 7,40 eurocent per kilometer bedragen en het maximumtarief (voor een oude, vervuilende zware vrachtwagen van meer dan 32 ton) 20 eurocent.

In de binnenstad, zou dit minimumtarief 9,90 eurocent bedragen en het maximumtarief 29,20 eurocent per verreden kilometer.

In de beginfase is niet voorzien in een dag- en nachttarief, noch in toeslagen volgens de congestiegevoeligheid van een zone, maar de wettelijke mogelijkheid hiertoe is wel degelijk voorzien om eventuele mobiliteitsproblemen te kunnen bijsturen.

Deze nieuwe, dubbele tariefstructuur (één voor de snelweg die overeenstemt met deze van het Vlaamse gewest, en één voor de binnenstad) zou op jaarbasis een bruto-opbrengst van 30,1 miljoen euro genereren.

Voor de berekening hiervan werd een simulatietool ontwikkeld die ons toelaat de totale opbrengsten te ramen en het effect op de afgelegde kilometers per wegtype. Voor de simulatie van de effecten werd gebruik gemaakt van het model dat werd opgesteld door TML (Transport & Mobility Leuven) binnen de werkzaamheden van het consortium Fairway, dat optreedt als consultant van de gewesten in dit project.

Voilà pour ce qui est des coûts. En ce qui concerne les recettes, le gouvernement bruxellois a arrêté le 11 juin dernier la structure tarifaire.

Lors de la première lecture du présent projet d'ordonnance, un tarif de base de 12,5 centimes d'euros par kilomètre parcouru avait, de concert avec les autres Régions, été préconisé, majoré en fonction du poids du camion et la catégorie d'émissions polluantes.

Il avait également été proposé de doubler ces tarifs sur les voiries régionales et de les tripler sur les voiries communales. La recette brute était ainsi estimée à quelque 39,5 millions d'euros par an.

Après concertation avec le secteur et les autres Régions, le Gouvernement propose aujourd'hui d'instaurer sur les autoroutes (au fait, il s'agit de la partie du Ring sur le territoire bruxellois) un tarif de base de 11,3 centimes d'euros, toujours modulé selon le poids du camion et la catégorie d'émissions polluantes (norme Euro). Les coûts externes (pollution de l'air et nuisance sonore) sont également pris en compte.

Sur les routes régionales et communales, on appliquerait le même tarif de base de 11,3 centimes d'euros, mais les majorations en fonction du poids et de la catégorie d'émissions polluantes du véhicule y sont plus élevées.

Le tarif minimum sur autoroute pour un véhicule moins lourd et moins polluant s'élèverait ainsi à 7,40 centimes d'euros le kilomètre, alors que le tarif maximum pour un poids lourd plus ancien et plus polluant de plus de 32 tonnes serait de 20 centimes d'euros.

En ville, le tarif minimum serait de 9,90 centimes d'euros par kilomètre parcouru et le tarif maximum de 29,20 centimes d'euros.

Dans un premier temps, les taux ne sont pas modulés selon un tarif de jour et de nuit ni selon les zones susceptibles à la congestion. Mais légalement, cette possibilité est prévue pour corriger d'éventuels problèmes de mobilité.

Cette double grille tarifaire (une grille pour les autoroutes qui correspond avec les taux arrêtés par la Région flamande, et une autre grille pour l'intra-urbain) devrait rapporter une recette brute de 30,1 millions d'euros par an à la Région.

Un outil de simulation a été développé nous permettant d'estimer les recettes totales ainsi que l'effet sur les kilomètres parcourus par type de route. Pour la simulation des effets, il a été fait usage du modèle élaboré par TML (Transport & Mobility Leuven) dans le cadre de sa participation aux travaux du consortium Fairway, le consultant externe des Régions dans ce projet.

De fiscale punctie op de sector van het goederenvervoer zal dus in principe toenemen, de Brusselse regering is zich hiervan bewust, alsook van het belang van deze sector voor de nodige bevoorrading van de Brusselse bedrijven, supermarkten, instellingen, handelszaken enz.

Op fiscaal vlak werd dan ook beslist dat, naast de opzeg van het eurovignet (dat de afgelopen 20 jaar niet werd geïndexeerd), de kilometerheffing wordt aangemerkt als aftrekbare beroepskost in de vennootschapsbelasting én dat de verkeersbelasting voor vrachtwagens zoveel mogelijk zal worden verlaagd conform de Europese regels.

Verder engageert de Brusselse regering zich om de goederenstromen te optimaliseren en efficiënter te laten verlopen. Hiervoor zal, in samenwerking met de logistieke sector en de sociale partners, een algemene beleidsstrategie worden gevoerd, inclusief een concreet jaarlijks actieplan. Het goederenvervoerplan kan hiervoor als uitgangsbasis genomen worden; dit plan dient eventueel geactualiseerd te worden.

De Minister van Mobiliteit en Openbare Werken werd alvast belast om tegen 1 april 2016 en in nauw overleg met de sector en de sociale partners, de prioritaire acties in stedelijke logistiek te bepalen. De Regering wenst hierbij een kader te creëren voor stadsdistributie en de leveringen vereenvoudigen. De ontwikkeling van een netwerk van stadsdistributiecentra, inclusief een verbetering van de bereikbaarheid en leveringsvoorwaarden is essentieel. Daarnaast blijft ook de Haven een belangrijke logistieke troef, alsook kan de ontsluiting van Schaarbeek-Vorming aan bod komen.

De bijzondere en technische opmerkingen van de Raad van State op het voorliggende ontwerp van ordonnantie ten slotte werden opgenomen in de tekst, terwijl er reeds volop werk wordt gemaakt om tijdig gevolg te geven aan de algemene opmerking van de Raad van State om minstens 6 maanden vóór de toepassing van de nieuwe regeling een nieuwe verplichte adviesaanvraag bij de Europese Commissie in te dienen.

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

## II. Algemene bespreking

De heer Vincent De Wolf wijst erop dat de MR-fractie gekant is tegen de invoering van een kilometerheffing voor zware voertuigen, voornamelijk om drie redenen :

Ten eerste, heeft de regering niet genoeg gegevens verstrekt om de invoering van een kilometerheffingsstelsel objectief te beoordelen. Zijn de gevolgen voor het leefmilieu en de werkgelegenheid bekend ? Zal de congestie

Si la ponction fiscale sur le secteur du transport de marchandises augmentera, le Gouvernement bruxellois est bien conscient de l'importance de ce secteur pour l'approvisionnement des entreprises bruxelloises, des supermarchés, des institutions, des commerces, etc.

Au niveau fiscal, outre la renonciation à l'eurovignette (qui n'a plus été indexée depuis une vingtaine d'années), il a été prévu que les prélèvements kilométriques seront considérés comme des frais professionnels déductibles de l'impôt des sociétés et que la taxe de circulation sera diminuée au maximum au regard de la réglementation européenne.

Ensuite, le gouvernement bruxellois s'engage à optimiser le flux de transport pour que celui-ci se fasse plus efficacement. A cet effet, nous mènerons, en collaboration avec le secteur de la logistique et les partenaires sociaux, une stratégie de politique générale, en ce compris un plan d'action concret annuel. Le plan transport des marchandises peut être pris comme point de départ; ce plan devra éventuellement être actualisé.

Ainsi, le ministre de la Mobilité et des Travaux publics a été chargé de définir, pour le 1<sup>er</sup> avril 2016 et en concertation étroite avec le secteur et les partenaires sociaux, les actions prioritaires en matière de logistique urbaine. Le gouvernement souhaite ainsi créer un cadre pour la distribution urbaine et faciliter les livraisons. Le développement d'un réseau des centres de distributions urbains, y compris une amélioration de l'accessibilité et des conditions de livraison sont essentiels. En outre, le Port reste un atout de logistique important et l'ouverture de Schaarbeek-Formation peut également être prise en considération.

Enfin, les remarques particulières et techniques du Conseil d'État sur le présent projet d'ordonnance ont été intégrées dans le texte. En ce qui concerne la remarque générale du Conseil d'État rappelant qu'une demande d'avis doit être introduite auprès de la Commission européenne au moins 6 mois avant la mise en œuvre du nouveau dispositif, les services régionaux finalisent déjà cette demande d'avis.

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

## II. Discussion générale

M. Vincent De Wolf indique que le groupe MR est défavorable à l'introduction d'un prélèvement kilométrique pour les poids-lourds, et ce principalement pour trois raisons :

En premier lieu, le gouvernement n'a pas fourni suffisamment de données pour objectiver l'introduction d'un système de taxe kilométrique. L'impact sur l'environnement, ainsi que sur l'emploi, sont-ils établis ? Allons-nous

in Brussel afnemen ? Wat zullen de gevolgen zijn voor de transportsector in Brussel ? Bestaat niet het gevaar dat vrachtwagens van 3,5 ton worden vervangen door bestelwagens ? Hoeveel zullen de fiscale ontvangsten van het Gewest nog bedragen als de opbrengsten van het huidige vignet ervan afgetrokken worden ?

Vervolgens komt het ontwerp van de regering niet tegemoet aan de verzuchtingen van de sector. Het systeem voorziet niet in een intelligente, rechtvaardige en evenwichtige fiscaliteit. Sommige transporteurs delen mee dat ze vijf- tot zesmaal zwaarder belast zullen worden dan vandaag, terwijl de sector sterk lijdt onder de concurrentie van de landen van het Oosten. De drie representatieve organisaties (Febetra, UPTR en TLA) vrezen dat de transportsector ten dode is opgeschreven. Een vrachtwagen die 80.000 km per jaar aflegt, zal een belasting van 10.200 euro betalen. Dat is bijna tienmaal meer dan het huidige bedrag van het eurovignet. Welke flankerende maatregelen zouden kunnen worden getroffen om tegemoet te komen aan die verzuchtingen ? De Vlaamse minister van Mobiliteit heeft erop gewezen dat de extra bedragen die via de belasting worden geïnd, integraal naar de sector zullen terugvloeien. De Waalse minister spreekt van een verlaging van de verkeersbelasting voor zware voertuigen en de invoering van economische steun. Wat zal Brussel doen ?

Tot slot zal de belasting worden doorgerekend in de prijs van de goederen. De Brusselse consumenten zullen bijgevolg benadeeld worden zonder enig positief effect, wetende dat de mobiliteitsproblemen hoofdzakelijk veroorzaakt worden door personenwagens en niet door het goederen-transport.

Mevrouw Zoé Genot wenst dat de MR ook spreekt van de kosten van de verkeerscongestie voor de gezondheid en het leefmilieu in een gewest waar transport verantwoordelijk is voor 91 % van de emissies van koolstofmonoxide, 89 % van de emissies van polycyclische aromatische koolwaterstoffen, 57 % van de emissies van stikstofoxide, 44 % van de emissies van vluchtige organische stoffen en 19 % van de emissies van koolzuurgassen.

De volksvertegenwoordigster voegt eraan toe dat artsen in medische centra een groot aantal ademhalingsproblemen bij pasgeborenen vaststellen. Bovendien sterven er elk jaar 3.200 personen vroegtijdig wegens de slechte luchtkwaliteit.

De overgang naar een systeem dat de echte prijs aanrekent, moet bijgevolg worden toegejuicht. Een te duur inningssysteem dient evenwel te worden vermeden. Het nieuwe systeem moet een efficiënt instrument voor de Brusselse overheden worden.

De heer Benoît Cerexhe wijst erop dat het goederen-transport goed is voor 35 % van de trajecten en voor 40 % van de congestiekosten. Hij vindt de invoering van een der-

assister à une décongestion de Bruxelles ? Quelles seront les conséquences pour le secteur du transport à Bruxelles ? Les camions de 3,5 tonnes ne risquent-ils pas d'être remplacés par des camionnettes ? De plus, à combien s'élèveront les recettes fiscales de la Région si on soustrait le produit de la vignette actuelle ?

Ensuite, le projet du gouvernement ne rencontre pas les préoccupations exprimées par le secteur. Le système ne prévoit pas une fiscalité intelligente, juste et équilibrée. Certains transporteurs relatent qu'ils seront cinq à six fois plus taxés qu'aujourd'hui, alors que le secteur subit de plein fouet la concurrence des pays de l'Est. Les trois organisations représentatives du secteur (Febetra, UPTR et TLA) ont indiqué craindre la mort des transports. En effet, un camion parcourant 80.000 km par an acquittera une taxe de 10.200 euros, soit près de dix fois plus que le montant actuel de l'eurovignette. Pour répondre à ces inquiétudes, quelles sont les mesures d'accompagnement qui pourraient être mis en œuvre ? Le ministre flamand de la mobilité a indiqué que les montants perçus en plus via la taxe seraient intégralement reversés au secteur. Le ministre wallon évoque quant à lui une diminution de la taxe de circulation des poids-lourds et l'instauration d'aides économiques. Que fera Bruxelles en la matière ?

Enfin, cette taxe se répercutera sur le prix des marchandises. Les consommateurs bruxellois seront donc lésés et cela pour un effet nul sachant que les problèmes de mobilité sont avant tout causés par les véhicules particuliers et non le transport de marchandises.

Mme Zoé Genot aimerait que le MR évoque en plus des coûts de la congestion automobile celui pour la santé et l'environnement dans une Région où le transport est responsable de 91 % des émissions de monoxyde de carbone, 89 % des émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques, 57 % des émissions d'oxyde d'azote, 44 % des émissions de composés organiques volatiles et 19 % des émissions de gaz carboniques.

La députée ajoute que les médecins de maisons médicales relatent de nombreux problèmes respiratoires chez les nouveau-nés. En outre, 3.200 personnes meurent chaque année prématurément en raison de la mauvaise qualité de l'air.

Il faut donc louer cette transition vers un système de coût vérité. Cependant, évitons un procédé de collecte trop coûteux. Il faut en faire un outil efficace à la disposition des pouvoirs publics bruxellois.

M. Benoît Cerexhe rappelle que le transport de marchandises représente 35 % des trajets et 40 % des coûts de congestion. Il se réjouit donc de l'instauration d'une telle

gelijke belasting dan ook zeer positief. Het gaat om een intergewestelijke overeenkomst die in de lijn ligt van de desbetreffende Europese richtlijnen.

Het 6° en 7° van artikel 9 voorzien in een differentiatie van de belasting volgens de plaats waar men rijdt en het uur van de dag. Die punten hebben echter geen betekenis in de initiële fase van de invoering van de kilometerheffing. Waarom worden die bepalingen niet rechtstreeks geïntegreerd? Komt dat omdat er geen statistieken beschikbaar zijn? Hoelang zal de overgangsfase duren? Dient de differentiatie ook om het doorkruisen van het stadscentrum te ontmoedigen?

Bovendien vraagt de volksvertegenwoordiger hoe de controle en de inning van de belasting zullen worden georganiseerd? Zal er personeel worden aangeworven? Zullen er camera's en toegangspoorten worden gebruikt?

De minister antwoordt bevestigend op de laatste twee vragen.

De heer Benoît Cerexhe wijst erop dat de UCM betreurt dat de regering geen overleg met de sector heeft gepleegd. Heeft de minister initiatieven op dat gebied genomen? Hoever staat het met de pool aan Schaarbeek-Vorming die dient om de zware ladingen in ontvangst te nemen alvorens de goederen met kleinere voertuigen in Brussel te distribueren?

Tot slot vermeldt de spreker de uitbreiding van de kilometerheffing tot de personenwagens. Dat staat niet in het regeerakkoord. Hij wijst erop dat de cdH er sterk tegen gekant is.

De heer Julien Uyttendaele bevestigt dat het ontwerp van ordonnantie drie lovenswaardige doelstellingen heeft.

Ten eerste, streeft het ontwerp een volksgezondheidsdoel na. De luchtkwaliteit in Brussel is zeer slecht. Om van onze metropool een modern gewest te maken op het vlak van mobiliteit, zullen er grote investeringen moeten worden gedaan om ons netwerk van fietspaden en openbaar vervoer te verbeteren. De verkeersinfrastructuur zal eveneens kunnen worden gerenoveerd met de nieuwe ontvangsten.

Een andere doelstelling is de verbetering van de mobiliteit. Een slimme aanpak van de kilometerheffing zal de doorstroming van de zware voertuigen verbeteren en de aankoop van minder vervuilende voertuigen aanmoedigen.

Tot slot concretiseert de belasting het principe dat de vervuiler betaalt en draagt de transportsector rechtvaardiger bij tot de kosten van de gewestelijke verkeersinfrastructuur. De volksvertegenwoordiger vraagt evenwel hoe men kan tegemoetkomen aan de verzuchtingen van de sector. Beschikken we, tot slot, over ramingen van de impact van een dergelijke regeling op het leefmilieu?

taxe. Il s'agit d'un accord interrégional qui suit la logique des directives européennes en la matière.

Les points 6 et 7 de l'article 9 prévoient une différenciation de la taxe selon le lieu de circulation et l'heure de la journée. Ces points restent néanmoins sans contenu dans la phase initiale d'instauration de la taxe kilométrique. Pourquoi ne pas intégrer directement ces dispositions? Est-ce dû à l'absence de statistiques disponibles? Quelle sera la durée de cette phase de transition? Cette différenciation a-t-elle également pour objectif de dissuader la traversée du centre-ville?

En outre, le député demande comment seront organisés le contrôle et la perception de la taxe. Du personnel sera-t-il engagé? Des caméras et portiques seront-ils utilisés?

Le ministre répond d'emblée par la positive à ces deux interrogations.

M. Benoît Cerexhe avertit que l'UCM a déploré le manque de concertation du gouvernement avec le secteur. Le ministre a-t-il pris des initiatives en la matière? Quel est l'état d'avance du pôle qui, à Schaarbeek-Formation, a pour objectif de réceptionner les cargaisons lourdes avant de répartir l'acheminement des marchandises dans Bruxelles via des véhicules de plus petit gabarit?

Enfin, l'intervenant mentionne l'extension de la taxe kilométrique aux véhicules particuliers. Celle-ci ne figure pas dans l'accord de gouvernement. Il rappelle que le cdH y est farouchement opposé.

M. Julien Uyttendaele affirme que le projet d'ordonnance vise trois objectifs louables :

En premier, il poursuit un objectif de santé publique. La qualité de l'air à Bruxelles est plus que médiocre. Pour faire de notre métropole une Région moderne en matière de mobilité, des investissements importants devront être consentis pour améliorer notre réseau de pistes cyclables et de transports en commun. Les infrastructures routières pourront également être rénovées, grâce aux nouvelles recettes.

Un autre objectif est l'amélioration de la mobilité. Une approche intelligente de la taxation kilométrique permettra de fluidifier la circulation des poids-lourds et encouragera l'acquisition de véhicules moins polluants.

Enfin, cette taxe permet de concrétiser le principe pollueur-payeur et de faire participer de manière plus juste le secteur des transports aux coûts de l'infrastructure routière régionale. Cependant, le député demande quelles réponses apporter aux inquiétudes exprimées par le secteur. Enfin, avons-nous des estimations de l'impact sur l'environnement d'un tel dispositif?

De heer Emmanuel De Bock vindt het positief dat er geen forfaitaire belasting wordt ingevoerd. Het is niet de bedoeling om de sector het mes op de keel te zetten, maar om onder meer het gebruik van minder vervuilende voertuigen aan te moedigen. De accijnzen op de brandstoffen zijn een goed voorbeeld van belasting volgens het gebruik.

De sector heeft geen uitsluitend negatief standpunt, want de belasting kan een wapen zijn in de strijd tegen fiscale dumping. Er zij ook aan herinnerd dat zware voertuigen de wegen het meest beschadigen.

Er zullen 27 personen in dienst worden genomen om de toepassing van de kilometerheffing te controleren. Waren er al controleurs aan het werk voor het eurovignet ?

De minister antwoordt van niet.

Het commissielid wijst erop dat men uitgaat van 30 miljoen euro nieuwe ontvangsten. Over een of twee jaar, zal men wellicht moeten evalueren of de tarieven moeten worden aangepast. Tevens moet men compensatiemaatregelen vermijden en de voorkeur geven aan begeleidende maatregelen, zodat de vrije mededinging tussen transporteurs niet vertekend wordt.

Het commissielid wenst dat het tarief varieert naargelang de uren dat de openbare weg gebruikt wordt. Men moet dus snel overstappen naar de tweede overgangsfase.

De spreker verwijst tot slot naar de bespreking over de personenwagens. Het debat zal gevoerd moeten worden, met name onder dwang van de Europese Unie, zelfs als men daarvan geen voorstander is.

De heer Michaël Verbauwhede steunt de kilometerheffing op vrachtwagens. Uit een studie van het Federaal Planbureau blijkt dat de externe kosten van het goederenvervoer voor de maatschappij aanzienlijk zijn. In 2002, was de transportsector verantwoordelijk voor 22 % van de uitstoot van koolstofdioxide. Bovendien veroorzaken de fijne stofdeeltjes vele aandoeningen, bij ongeboren kinderen en bij jonge kinderen.

Een Antwerps medisch centrum heeft bijvoorbeeld vastgesteld dat de helft van zijn jongere patiënten puffers dienen te gebruiken, wegens de nabijheid van de ring waar dagelijks duizenden vrachtwagens voorbij rijden.

De PTB is echter gekant tegen de uitbreiding van die heffing tot privépersonen. De manco's van het openbaar vervoernet kunnen niet worden toegeschreven aan de werknemers als zij hun auto nemen om zich te verplaatsen.

Volgens de memorie van toelichting, moet het ingezamelde geld in de eerste plaats gebruikt worden om het wegennet te herstellen. Waarom zouden die middelen echter niet gebruikt worden voor niet vervuilende transportnetten, zoals vrachtvervoer via de rivieren en de spoorwegen bij-

M. Emmanuel De Bock estime qu'échapper à la forfaitisation est positif. Il ne s'agit pas d'ostraciser le secteur mais d'encourager notamment l'utilisation de véhicules moins polluants. Les accises sur les carburants sont un bon exemple de taxation en fonction de l'usage.

Le secteur n'est pas seulement négatif, notamment lorsqu'il affirme que cette taxe permettra de lutter contre le dumping fiscal. Rappelons aussi que ce sont les poids-lourds qui abiment le plus les routes.

Vingt-sept personnes seront engagées pour contrôler l'application de la taxe kilométrique. Existait-il déjà des contrôleurs pour l'eurovignette ?

Le ministre répond d'emblée que non.

M. Emmanuel De Bock indique que 30 millions d'euros de recettes nouvelles sont prévues. Il faudra sans doute évaluer dans un an ou deux si les tarifs applicables ne doivent pas être ajustés. Il faut également éviter les mesures de compensation et privilégier les mesures d'accompagnement, pour éviter de fausser la libre concurrence entre transporteurs.

Le commissaire souhaite que le tarif soit modulé en fonction des heures d'utilisation de la voirie. Il faudrait donc vite passer vers la deuxième phase de la transition.

L'orateur se réfère en conclusion à la discussion sur les véhicules particuliers. Le débat devra être mené, forcé notamment par l'Union européenne, même si on y est opposé.

M. Michaël Verbauwhede soutient la taxe kilométrique sur les poids-lourds. Une étude du Bureau fédéral du Plan a démontré que les coûts externes sur la société du transport de marchandise sont conséquents. En 2012, les émissions du secteur du transport représentaient 22 % des émissions de gaz carboniques. De plus, les particules fines provoquent de nombreuses affections dès la vie fœtale et chez les jeunes enfants.

Pour exemple, une maison médicale anversoise a constaté la nécessité d'utiliser des aérosols pour la moitié de ses jeunes patients, en raison de la proximité du Ring où transitent chaque jour des milliers de camions.

Le PTB est néanmoins opposé à l'extension de cette taxe aux particuliers. On ne peut reprocher aux travailleurs les déficiences du réseau de transport en commun lorsqu'ils prennent leur voiture pour se déplacer.

L'argent récolté vise avant tout, selon l'exposé des motifs, à la réparation du réseau routier. Cependant, pourquoi ne pas utiliser ces moyens pour les réseaux de transport non polluant comme le fret fluvial et le fret ferroviaire ? Il rappelle qu'à la suite de la libéralisation du secteur du fret



voorbeeld ? Hij herinnert eraan dat ingevolge de liberalisering van de sector van het vrachtvervoer per trein, het aandeel van het treinvervoer enorm gedaald is. Het Frans voorbeeld spreekt boekdelen : van 14.000 miljoen ton/kilometer in 2006 naar 8.000 miljoen ton/kilometer vandaag. Laat ons eerder investeren in die sector, dat zou nuttiger zijn.

De heer Stefan Cornelis feliciteert de regering voor de invoering van een belasting over het gebruik van vrachtwagens en niet meer het louter bezit ervan. De minister heeft zich ook aan de moeilijke tijdslimiet weten te houden. De heer Cornelis is ervan overtuigd dat het systeem ook naar andere vervoersmiddelen moet veralgemeend worden. Dit laat toe verder na te denken over de mobiliteit in gans het land.

De heer Vincent De Wolf herhaalt dat hij zich afvraagt wat de positieve gevolgen van een dergelijke heffing zijn voor het leefmilieu. Komt er een reële afname van het wegvervoer ?

De minister bedankt de commissieleden voor de talrijke interventies.

Er hebben vele besprekingen met de sector plaatsgevonden. Zij hebben geleid tot concessies : het standpunt van de regering is mettertijd geëvolueerd in de richting van meer vereenvoudiging, vooral inzake de tarifiering. Brussel heeft zich geschikt naar de wens van de twee andere Gewesten teneinde te kunnen beschikken over eenvormige systemen. Bijgevolg werd één enkel tarief ingesteld voor alle gewestelijke en gemeentelijke openbare wegen van het Gewest.

De betrokken sector heeft de economische gevolgen van de genomen maatregel benadrukt. Al te vaak schieten de verscheidene sectoren enkel in actie zodra de zaken beginnen te bewegen. De sector had echter al 10 jaar moeten merken dat een billijkere, correctere en transparantere fiscaliteit op komst was. Daarom vindt de minister dat de betrokken sectoren meer hadden moeten deelnemen aan proactief en resoluut toekomstgericht denkwerk.

Waarom weerstand bieden aan vooruitgang ? Het dient tot niets af te remmen wat onvermijdelijk is. De maatregel zal een invloed hebben op het goederenvervoer te Brussel en de regering is een bondgenoot bij de uitwerking van een nieuwe aanpak. De minister denkt derhalve aan het aanmoedigen van het gebruik van kleinere elektrische voertuigen, die geen fijne stofdeeltjes uitstoten.

Degenen die steigeren voor een toekomstige soortgelijke maatregel voor de personenwagens vergissen zich. Dat is onvermijdelijk, of men nu voor of tegen is. Het is beter samen na te denken over de wijze waarop dat gaat gebeuren.

Vervolgens vertelt de minister een persoonlijke anekdote over de luchtvervuiling in de kantoren te Brussel.

ferroviaire, les parts du transport par train ont énormément baissé. L'exemple français est éloquent : on est passé de 14.000 millions de tonnes-kilomètres en 2006 à 8.000 millions de tonnes-kilomètres aujourd'hui. Investissons plutôt dans ce secteur, cela serait bien plus utile.

M. Stefan Cornelis félicite le gouvernement pour l'introduction d'une taxe sur l'utilisation des camions et non plus leur seule possession. Le ministre est également parvenu à respecter le délai serré. M. Cornelis est convaincu qu'il faut également généraliser le système à d'autres moyens de transport. Cela permettra de réfléchir plus avant à la mobilité dans tout le pays.

M. Vincent De Wolf répète qu'il s'interroge sur les retombées positives d'une telle taxe pour l'environnement. Une réelle diminution du transport routier est-elle à prévoir ?

Le ministre remercie les commissaires des nombreuses interventions.

Des nombreuses discussions avec le secteur ont eu lieu. Elles ont eu pour effet des concessions : la position du gouvernement a évolué au fil du temps. Tout ceci est allé dans le sens de plus de simplification surtout pour ce qui concerne la tarification. Bruxelles s'est aligné sur la volonté des deux autres Régions afin de pouvoir disposer de systèmes uniformes. Aussi, un tarif unique a été instauré pour l'ensemble des voiries régionales et communales de la Région.

Le secteur concerné a souligné les effets économiques de la mesure prise. Trop souvent, les divers secteurs s'affairent seulement à partir du moment où les choses commencent à bouger. Or depuis 10 ans déjà, le secteur aurait dû s'apercevoir qu'une fiscalité plus juste, plus correcte et plus transparente se préparait. C'est pourquoi le ministre estime que les secteurs concernés auraient dû participer davantage à une réflexion proactive et résolument tournée vers l'avenir.

Pourquoi se montrer rétif au progrès ? Il ne sert à rien de freiner ce qui est inéluctable. La mesure impactera le trafic des marchandises à Bruxelles et le gouvernement est un allié dans la mise au point d'une nouvelle approche. Le ministre songe ainsi à encourager l'utilisation de plus petits véhicules de transport électriques qui ne rejettent aucune particule fine.

Ceux qui se cabrent devant une future mesure similaire pour les voitures privées se trompent. Elle est inéluctable, que l'on soit pour ou contre. Mieux vaut réfléchir ensemble au comment de cette évolution.

Le ministre évoque ensuite un souvenir personnel qui se rapporte à la pollution de l'air dans les bureaux à Bruxelles.

Elke kinderarts kan u vertellen in welke mate vele kinderen ademhalingsproblemen vertonen wegens de slechte kwaliteit van de lucht.

Over het gebruik van de middelen die geïnd worden dankzij de kilometerheffing, zegt de minister dat hij geen voorstander is van gelijk welke afwijking van het principe van de universaliteit van de fiscale ontvangsten. Een heffing moet niet besteed worden voor een specifiek beleid, want dat compliceert het beheer van de overheidsmiddelen. Niettemin zullen middelen vrijgemaakt worden om de sector te helpen evolueren. Waarom geen hulp bieden aan de sector die vraagt de beroepsbekwaamheid te verbeteren door middel van opleidingen ?

Waarom niet deelnemen aan denkwerk ter bevordering van goederenvervoer via elektrische weg ? De minister verwijst ter zake naar amendement nr. 1 en 2 van de regering. De regering heeft zich ertoe verbonden met de sector na te denken over alles wat logistiek betreft, bijvoorbeeld de ontwikkeling van logistieke centra. Minister Pascal Smet heeft van zijn kant beloofd daarover in de komende maanden denkwerk te organiseren.

Vervolgens herinnert de minister eraan dat de vervoerkwestie in de eerste plaats Vlaanderen en Wallonië aangaat en dat het Brussels Gewest ter zake een meer bescheiden rol heeft. De concurrentie van de Oost-Europese landen is een belangrijke uitdaging. Elementen zoals de werkflexibiliteit en de kostprijs ervan spelen een bepalende rol, maar die kwesties ressorteren onder de federale Staat. Het Gewest is van plan de sector te helpen waar dat mogelijk is.

Die heffing invoeren is een middel ter bestrijding van oneerlijke concurrentie en om de zaken recht te zetten. De federale overheid van zijn kant heeft ervoor gezorgd dat die heffing wordt afgetrokken van de vennootschapsbelasting. Het standpunt van Europa ter zake moet afgewacht worden. Voor de Belgisch transporteur wordt de kost op die manier aanzienlijk verlaagd.

Ten behoeve van de heer Cerexhe, zegt de minister dat, momenteel, geen enkel onderscheid wordt gemaakt op grond van de zones waar opstoppingen zich kunnen voordoen en op grond van het uur van de dag. Op lange termijn, is dat uiteraard het doel van het ingevoerde systeem, dat een perfect overzicht biedt van de verplaatsingen van vrachtwagens. Zo wordt de fiscale tool een tool voor de regulering van het verkeer. Wat te denken over leveringen 's nachts ? Rijden tijdens de nacht biedt onbetwistbare voordelen, maar overgaan tot leveringen tijdens de nacht levert andere problemen inzake hinder op. De grote distributieketens werken momenteel aan de installatie van gesloten en geluiddichte plaatsen voor het lossen van goederen. Dat is een mooi voorbeeld van een proactieve houding. De vervoersector moet op zijn beurt nadenken over de totstandkoming van een elektrisch netwerk voor levering !

Chaque pédiatre vous dira à quel point de nombreux enfants ont des problèmes de respiration à cause de la mauvaise qualité de l'air.

À propos de l'utilisation des moyens perçus grâce au prélèvement kilométrique, le ministre se dit peu favorable à toute dérogation au principe d'universalité des recettes fiscales. Il ne faut pas qu'une taxe soit dédiée à une politique précise, car cela complique la gestion des moyens publics. Néanmoins, des moyens seront dégagés pour aider le secteur à évoluer. Pourquoi ne pas aider le secteur qui demande à améliorer la compétence professionnelle au moyen de formations ?

Pourquoi ne pas participer à la réflexion qui favorise le transport de biens par voie électrique ? Le ministre renvoie à ce sujet aux amendements n<sup>os</sup> 1 et 2 du gouvernement. Le gouvernement s'est engagé à mener des réflexions avec le secteur sur tout ce qui concerne la logistique, par exemple le développement de pôles logistiques. Le ministre Pascal Smet quant à lui s'est engagé à mener cette réflexion dans les mois suivants.

Le ministre rappelle ensuite que la question du transport concerne en tout premier lieu la Flandre et la Wallonie et que la Région bruxelloise joue un rôle plus modeste en la matière. La concurrence des pays de l'Est constitue un enjeu de taille. Des éléments comme la flexibilité de l'emploi et son coût jouent un rôle déterminant, mais ces sujets dépendent de l'État fédéral. La Région entend aider le secteur là où c'est possible.

Instaurer ce prélèvement est un moyen de combattre une concurrence déloyale et de rectifier le tir. De son côté, le fédéral est intervenu pour rendre possible la déduction de cette taxe de l'impôt des sociétés. Il faudra attendre la position de l'Europe en la matière. Pour le transporteur belge, ce coût sera ainsi considérablement réduit.

En réponse à M. Cerexhe, le ministre explique que pour le moment, aucune distinction n'est faite en fonction des zones susceptibles à la congestion et du temps. À terme, cela sera bien entendu le but du système mis en place. Le système offrira une vue parfaite des déplacements des poids-lourds. L'instrument fiscal deviendra ainsi un instrument de régulation du trafic. Que penser des livraisons opérées la nuit ? Rouler la nuit présente des avantages indiscutables, mais procéder aux livraisons la nuit pose d'autres problèmes de nuisance. Les grandes chaînes de distribution mettent actuellement en place des endroits fermés et insonorisés pour le déchargement de marchandises. Voilà un bel exemple d'une attitude proactive. Au secteur du transport de réfléchir à son tour à la mise en place d'un réseau de livraison électrique !

De controle zal gebeuren door middel van toegangspoorten, camera's en mobiele teams. Daartoe zullen extra personeelsleden worden aangeworven. Er zullen vijf voertuigen worden aangekocht om de controle uit te oefenen.

Het Brussels Gewest beschikt niet over controleurs voor het eurovignet. Er zullen nieuwe aanwervingen plaatshebben.

De differentiatie volgens het uur zal later ingevoerd worden. Dat zal niet gebeuren vóór juli 2017. Als het systeem op 1 april 2016 wordt ingevoerd, zal het dan een jaar met vier seizoenen gedraaid hebben. Dat zal een goed overzicht opleveren. De fiscaliteit zal dienovereenkomstig gedifferentieerd en geparametreerd worden met het oog op een betere mobiliteit.

Ter behoeve van de heer Verbauwghede, antwoordt de minister tot slot dat de vrije val van het spoorwegvervoer volgens hem niet het gevolg is van de liberalisering, maar van de stopzetting van de subsidiëring en van de economische crisis in het algemeen.

De heer Vincent De Wolf noteert dat er middelen zijn vrijgemaakt om de sector te steunen, hoewel de minister het idee van specifieke bestemmingen van de ontvangsten verwerpt. Er zullen fiscale stimuli en opleidingsmaatregelen ingevoerd worden. Worden die maatregelen in het kader van de kilometerheffing getroffen? Welke andere maatregelen zijn er nog gepland?

De minister bevestigt de voorgaande opmerking en verwijst naar minister Pascal Smet.

De heer Emmanuel De Bock dankt de minister voor zijn antwoorden. Hij is te vinden voor de evaluatieperiode die de minister heeft beloofd om een differentiatie van het tarief in te voeren. Hij wijst erop dat Viapass gesubsidieerd werd en vraagt of de toegekende middelen zullen worden teruggegeven? Zullen er aftrekken zijn? Is dat geld verloren?

De minister antwoordt dat het over een investering van 120.000 euro per jaar gaat.

De heer Michaël Verbauwghede herhaalt dat men moet investeren in minder vervuilende transportmiddelen. De vrachtwagenbelasting moet in dat kader worden gezien. Er moet in het spoorwegvervoer worden geïnvesteerd om het weer tot bloei te brengen.

De voorzitter en de minister overlopen vervolgens de vier amendementen die de regering heeft ingediend.

Le contrôle s'effectuera au moyen de portiques, de caméras et d'équipes mobiles. Du personnel supplémentaire sera engagé à cet effet. Il est prévu l'achat de cinq véhicules pour effectuer ledit contrôle.

La Région bruxelloise ne disposait pas de contrôleurs pour l'eurovignette. Les agents concernés seront nouvellement recrutés.

Une modulation en fonction de l'heure sera mise en place ultérieurement. Cela ne se fera en principe pas avant juillet 2017. L'instauration du système au 1<sup>er</sup> avril 2016 aura alors permis un an de mise en place. Une année composée de quatre saisons se sera écoulée; elle permettra d'avoir une bonne vue d'ensemble. La fiscalité sera modulée et paramétrée en conséquence en vue d'une meilleure mobilité.

À M. Verbauwghede le ministre répond enfin que, selon lui, la chute du secteur du transport ferroviaire ne découle pas de sa libéralisation, mais bien de la fin de sa subvention, ainsi que de la crise économique en général.

M. Vincent De Wolf note que des moyens ont été dégagés pour aider le secteur, bien que le ministre rejette l'idée d'affectations spécifiques des recettes. Des incitants fiscaux et des mesures de formation seront mis en place. Est-ce bien dans le cadre de la taxe kilométrique qu'il convient de situer ces mesures? Quelles autres mesures sont encore prévues?

Le ministre confirme le propos et renvoie au ministre Pascal Smet.

M. Emmanuel De Bock remercie le ministre pour ses réponses et salue le délai d'évaluation promis par le ministre afin de mettre en place une modulation du tarif. Il rappelle que Viapass a été subventionné et souhaite savoir si ces moyens accordés seront retournés? Y aura-t-il des déductions? Est-ce à fond perdu?

Le ministre répond que ces sommes représentent un investissement de 120.000 euros/an.

M. Michaël Verbauwghede réitère qu'il faut investir dans des moyens de transport moins polluants. La taxe camion doit s'inscrire dans cette démarche. Investissons dans le secteur ferroviaire pour que celui-ci reprenne.

Le président et le ministre parcourent ensuite les quatre amendements déposés par le gouvernement.

### III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

#### *Artikel 2*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

#### *Artikel 3*

#### *Amendement nr. 1*

De minister geeft toelichting bij het amendement, dat ertoe strekt een 23° in te voegen.

#### **Stemmingen**

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 3, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

#### *Artikel 4*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 4 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

#### *Artikel 5*

De heer Vincent De Wolf wenst het begrip « belastingplichtige » te verduidelijken. Hij wijst erop dat de houder van het voertuig de kilometerheffing en eventuele administratieve boetes moet betalen. De houder is degene die in

### 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 12 membres présents.

#### *Article 2*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

#### *Article 3*

#### *Amendement n° 1*

Le ministre explique l'amendement qui vise à introduire un point n° 23.

#### **Vote**

L'amendement n° 1 est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

L'article 3, tel qu'amendé est adopté par 9 voix contre 3.

#### *Article 4*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 4 est adopté par 9 voix contre 3.

#### *Article 5*

M. Vincent De Wolf souhaite clarifier la notion de contribuable. Il rappelle que le détenteur est redevable du paiement du prélèvement kilométrique, voire d'éventuelles amendes administratives. Le détenteur est celui qui dispose

de praktijk over het voertuig beschikt. Het kan dus over de bestuurder gaan. De heer Vincent de Wolf leest vervolgens paragraaf 2 voor. Dat leidt tot een subsidiaire aansprakelijkheid voor de bestuurder. Is het legitiem om van hem de belasting te eisen in plaats van die te eisen van de houder van het voertuig, meestal zijn werkgever ?

De minister verwijst naar de vorige besprekingen. De houder-eigenaar van het voertuig zal moeten betalen. De bestuurder kan pas betalen als het voertuig niet ingeschreven was.

De heer Vincent De Wolf is van oordeel dat de inschrijving door de werkgever gebeurt. Zal de bestuurder enkel moeten betalen in geval van niet-inschrijving of eveneens in geval van niet-betaling van de belasting door de houder ?

De minister bevestigt dat. Het is niet omdat men illegaal rijdt dat men aan de kilometerheffing ontsnapt.

De voorzitter voegt eraan toe dat paragraaf 3 naar gewone situaties verwijst. De belasting zal aangerekend worden aan degene die verklaart dat hij de houder van het voertuig is.

#### **Stemming**

Artikel 5 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

#### *Artikel 6*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 6 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

#### *Artikel 7*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 7 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

#### *Artikel 8*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 8 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

dans les faits du véhicule. Il peut donc s'agir du conducteur. M. De Wolf lit ensuite le paragraphe 2. Ceci crée une responsabilité subsidiaire pour le conducteur. Est-ce légitime de lui réclamer la taxe en lieu et place du détenteur du véhicule, le plus souvent son employeur ?

Le ministre renvoie aux discussions antérieures. Le détenteur-propriétaire du véhicule devra payer. Le chauffeur ne peut intervenir en temps que payeur si le véhicule n'était pas enregistré.

M. Vincent De Wolf est d'avis que l'enregistrement se fait par l'employeur. Le chauffeur sera-t-il uniquement tenu de payer en cas de non-enregistrement ou également en cas de non-paiement de la taxe par le détenteur ?

Le ministre confirme ce propos. Il ne suffit pas de rouler dans l'illégalité pour ne plus devoir la taxe kilométrique.

Le président ajoute que le paragraphe 3 renvoie à de situations conventionnelles. L'imposition fiscale aboutira à celui qui se déclare être le détenteur du véhicule.

#### **Vote**

L'article 5 est adopté par 9 voix contre 3.

#### *Article 6*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 6 est adopté par 9 voix contre 3.

#### *Article 7*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 7 est adopté par 9 voix contre 3.

#### *Article 8*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 8 est adopté par 9 voix contre 3.

*Artikel 9**Amendement nr. 2*

De minister geeft toelichting bij het amendement, dat ertoe strekt een laatste streepje toe te voegen.

**Stemmingen**

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 9, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

*Artikel 10*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 10 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

*Artikel 11*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 11 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

*Artikel 12**Amendement nr. 3*

De minister licht het amendement toe, dat beoogt in het eerste lid van § 2 de woorden « 5° en 7° » te vervangen door de woorden « 5° en 9° »; in het tweede lid, de woorden « een maximaal toegelaten massa » door de woorden « een maximaal toegelaten laadgewicht », en in het derde lid, de woorden « 5° en 7° » door de woorden « 5° en 9° ».

De heer Vincent De Wolf geeft lezing van § 1 van dit artikel. Heeft de minister het aantal betrokken dienstverleners kunnen tellen? Vanwaar komt die clausule? Zijn die bepalingen verenigbaar met het allesomvattend GPS-navigatiesysteem dat dient als basis voor de OBU?

De minister antwoordt dat er thans een dienstverlener is, die de gehele regeling uitwerkt. Zodra dat klaar is, is het mogelijk dat verscheidene dienstverleners opdagen. Zodra

*Article 9**Amendement n° 2*

Le ministre explique l'amendement qui vise à introduire un dernier tiret.

**Vote**

L'amendement n° 2 est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

L'article 9, tel qu'amendé est adopté par 9 voix contre 3.

*Article 10*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 10 est adopté par 9 voix contre 3.

*Article 11*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 11 est adopté par 9 voix contre 3.

*Article 12**Amendement n° 3*

Le ministre explique l'amendement qui vise à remplacer au § 2 dans l'alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « 5° et 7° » par les mots « 5° et 9° »; 2° dans l'alinéa 2, les mots « une masse maximale autorisée » par les mots « un poids total en charge autorisé » et dans l'alinéa 3, les mots « 5° et 7° » par les mots « 5° et 9° ».

M. Vincent De Wolf donne lecture du paragraphe 1<sup>er</sup> de cet article. Le ministre a-t-il pu mesurer le nombre de prestataires concernés? D'où vient cette clause? Ces dispositifs seront-ils compatibles avec le système global de navigation GPS qui sert de base au OBU?

Le ministre répond que le prestataire de services actuel existe et élabore toute la mécanique. Une fois établie, il se pourrait que plusieurs prestataires de services se mani-

het technisch mogelijk is, wordt dus vrije concurrentie tussen dienstverleners ingesteld.

### Stemming

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

Artikel 12, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

### Artikel 13

De heer Vincent De Wolf geeft lezing van het artikel, dat gaat over de OBU. Gaat het Gewest bijdragen tot de financiering van dat registratiesysteem? Het artikel legt de eigenaar van het voertuig een aantal verplichtingen op. Als die niet worden nageleefd, is de bestuurder eens te meer verantwoordelijk. De eigenaar beschikt echter niet over tools om de werking van de OBU te beheren. Hoe kan men weten dat de OBU niet langer voldoet aan de vereisten van het Gewest? Hoe kan men zich richten tot de dienstverlener? Zou de werknemer verantwoordelijk zijn voor een fout waaraan hij niets vermag? Hoe kan hij zich vergewissen van de goede werking van het systeem? Het is verboden te rijden als de OBU niet werkt, maar hoe kan men een intern werkingsprobleem herkennen?

De minister vindt het logisch dat de bestuurder verantwoordelijk is voor de werking van de OBU. Hij verwijst naar het vroegere systeem voor de registratie van de rijtijden op een schijf. Bovendien bestaan er call centers in geval van een werkingsprobleem, voor de eventuele vervanging van een defecte OBU. Er is voorzien in een systeem om een incident met het mechanisme te verhelpen.

De heer Vincent De Wolf begrijpt uit dat antwoord dat een extern zichtbaar werkingsprobleem onder de verantwoordelijkheid van de bestuurder valt. Als de bestuurder zich zelf geen rekenschap kon geven van het werkingsprobleem, is hij niet verantwoordelijk.

De minister bevestigt dat. Een extern element wijst op een eventueel probleem, in dat geval is een reactie vereist.

### Stemming

Artikel 13 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

### Artikel 14

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

festent. Dès que techniquement ce sera possible, une libre concurrence entre prestataires sera donc mise en place.

### Vote

L'amendement n° 3 est adopté par 9 voix contre 3.

L'article 12, tel qu'amendé est adopté par 9 voix contre 3.

### Article 13

M. Vincent De Wolf donne lecture de cet article qui concerne le OBU. La Région contribue-t-elle au financement de ce dispositif d'enregistrement? Cet article impose une série d'obligations au détenteur du véhicule. À défaut, le conducteur une fois de plus en est responsable. Or, celui-ci ne dispose pas des outils pour gérer le fonctionnement du OBU. Comment savoir si l'OBU ne répond plus aux exigences de la Région? Comment s'adresser au prestataire de services? Le travailleur serait-il responsable d'une faute qui ne relève pas de sa volonté? Comment peut-il s'assurer du bon fonctionnement du dispositif? Il est interdit de rouler tant que le OBU ne fonctionne pas. Comment reconnaître un dysfonctionnement interne?

Le ministre estime qu'il est logique que le conducteur soit responsable du fonctionnement du OBU. Il renvoie à l'ancien système pour l'enregistrement des temps de roulage sur un disque. Il existe par ailleurs des call centers en cas de dysfonctionnement en vue du remplacement éventuel d'un OBU défectueux. Un système de rattrapage pour incident mécanique est prévu.

M. Vincent De Wolf comprend de cette réponse qu'un dysfonctionnement visible extérieurement est de la responsabilité du chauffeur. Il n'y a pas de responsabilité si le chauffeur ne pouvait se rendre compte par lui-même du dysfonctionnement du dispositif.

Le ministre confirme ce propos. Un élément extérieur signale un éventuel problème, auquel cas il faudra réagir.

### Vote

L'article 13 est adopté par 10 voix contre 3.

### Article 14

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Stemming**

Artikel 14 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 15*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 15 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 16*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 16 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 17*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 17 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 18*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 18 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 19*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 19 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 20*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Vote**

L'article 14 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 15*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 15 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 16*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 16 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 17*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 17 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 18*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 18 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 19*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 19 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 20*

Cet article ne suscite aucun commentaire.



**Stemming**

Artikel 20 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 21*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 21 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 22*

De heer Vincent De Wolf geeft lezing van het artikel. Krijgen de ambtenaren alle voorrechten van officiers van gerechtelijke politie? Worden de bedoelde ambtenaren toegevoegd aan degene van artikel 21? Met hoeveel zullen zij op de openbare weg zijn? Ressorteren zij rechtstreeks onder het Parket? Zij kunnen boetes innen, voertuigen in beslag nemen, een wielklem plaatsen, enz. Kunnen zij ook gerechtelijke processen-verbaal opstellen?

De minister zegt dat de opdrachten waarvan sprake in artikel 21 in de praktijk in principe zullen worden uitgevoerd door personeelsleden van Brussel fiscaliteit en de opdrachten waarvan sprake in artikel 22 in principe door Mobiel Brussel dat zal instaan voor de controles ter plaatse. Beiden kunnen de hoedanigheid hebben van officier van gerechtelijke politie. Vele ambtenaren (bijvoorbeeld voor de controle van de hotelsector) genieten die status.

De heer Vincent De Wolf vraagt welke budgetten voorzien zijn.

De minister maakt gewag van de aankoop van voertuigen. Tevens wordt voorzien in wielklemmen voor vrachtwagens. Zowel het bestuur fiscaliteit als het bestuur mobiliteit beschikken over de nodige budgetten.

De voorzitter merkt op dat voorzien wordt in administratieve boetes.

**Stemming**

Artikel 22 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 23*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Vote**

L'article 20 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 21*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 21 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 22*

M. Vincent De Wolf donne lecture de cet article. Les fonctionnaires auront-ils toutes les prérogatives d'officiers de police judiciaire? Les fonctionnaires visés s'ajoutent-ils à ceux de l'article 21? Combien seront-ils sur la voie publique? Dépendent-ils directement du Parquet? Ils peuvent percevoir des amendes, confisquer les véhicules, placer un sabot, etc. Peuvent-ils aussi dresser des procès-verbaux judiciaires?

Le ministre explique que les tâches reprises à l'article 21 seront en principe et en pratique exécutées par les fonctionnaires de Bruxelles Fiscalité et les tâches reprises à l'article 22 en principe remplies par Bruxelles Mobilité qui s'occupera des contrôles sur place. Les uns et les autres peuvent avoir la qualité d'officier de police judiciaire. De nombreux fonctionnaires (par exemple pour le contrôle du secteur hôtelier) bénéficient de ce statut.

M. Vincent De Wolf demande quels budgets sont prévus.

Le ministre évoque l'achat de véhicules. Des sabots pour poids-lourds sont également prévus. Tant l'administration de la fiscalité que celle de la mobilité disposent des budgets nécessaires.

Le président note que des amendes administratives sont prévues.

**Vote**

L'article 22 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 23*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Stemming**

Artikel 23 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 24*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 24 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 25*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 25 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 26*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 26 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 27*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 27 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 28*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 28 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 29*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Vote**

L'article 23 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 24*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 24 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 25*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 25 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 26*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 26 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 27*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 27 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 28*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 28 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 29*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Stemming**

Artikel 29 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 30*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 30 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 31*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 31 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 32*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 32 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 33*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 33 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 34*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 34 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

*Artikel 35*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Vote**

L'article 29 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 30*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 30 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 31*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 31 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 32*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 32 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 33*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 33 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 34*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 34 est adopté par 10 voix contre 3.

*Article 35*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Stemming**

Artikel 35 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

*Artikel 36**Amendement nr. 4*

De minister licht het amendement toe. Het strekt ertoe in de Franse versie van artikel 36, § 1, 6°, eerste lid, de woorden « *cette facture* » te vervangen door de woorden « *ce reçu* » en in § 2, 2°, de woorden « de maximaal toegelaten massa » te vervangen door de woorden « het maximaal toegestane totaalgewicht ».

**Stemmingen**

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

Artikel 36, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

*Artikel 37*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 37 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

*Artikel 38*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 38 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

*Artikel 39*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 39 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

*Artikel 40*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Vote**

L'article 35 est adopté par 11 voix contre 3.

*Article 36**Amendement n° 4*

Le ministre explique l'amendement vise à remplacer à la version française de l'article 36, § 1<sup>er</sup>, 6°, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « *cette facture* » par les mots « *ce reçu* » et au § 2, 2°, dans les deux langues les mots « *sa masse maximale autorisée* » par les mots « *son poids total en charge autorisé* ».

**Vote**

L'amendement n° 4 est adopté par 11 voix contre 3.

L'article 36 tel qu'amendé est adopté par 11 voix contre 3.

*Article 37*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 37 est adopté par 11 voix contre 3.

*Article 38*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 38 est adopté par 11 voix contre 3.

*Article 39*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 39 est adopté par 11 voix contre 3.

*Article 40*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Stemming**

Artikel 40 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

*Artikel 41*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 41 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

*Artikel 42*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 42 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

**IV. Stemming over het geheel**

Het aldus geamendeerd ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel, samen met de bijlage I aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

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

*De Rapporteur,*

Stefan CORNELIS

*De Voorzitter,*

Charles PICQUÉ

**Vote**

L'article 40 est adopté par 11 voix contre 3.

*Article 41*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 41 est adopté par 11 voix contre 3.

*Article 42*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 42 est adopté par 11 voix contre 3.

**IV. Vote sur l'ensemble**

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé ainsi que l'annexe I, sont adoptés par 11 voix contre 3.

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

*Le Rapporteur,*

Stefan CORNELIS

*Le Président,*

Charles PICQUÉ

**Door de commissie aangenomen tekst****ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**tot invoering van een kilometerheffing  
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt  
voor het vervoer van goederen over de weg,  
ter vervanging van het Eurovignet**

**HOOFDSTUK I  
Inleidende bepalingen**

*Artikel 1*

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

*Artikel 2*

Deze ordonnantie voorziet in de omzetting van de Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen, zoals gewijzigd door de Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 en Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011.

Deze ordonnantie voorziet eveneens in de gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap.

*Artikel 3*

In deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° belastingplichtige : iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon in wiens hoofde een kilometerheffing, als bedoeld in 9°, wordt geheven;
- 2° dienstverlener : elke door een tolheffende instantie op haar tolgebied toegelaten juridische entiteit die een dienst aanbiedt van facturatie aan gebruikers, inning en afdracht aan de gewesten, van de kilometerheffing op basis van door een elektronische registratievoorziening geregistreerde gegevens;
- 3° dienstverleningsovereenkomst : de overeenkomst tussen de houder van een voertuig en een dienstverlener

**Texte adopté par la commission****PROJET D'ORDONNANCE**

**introduisant un prélèvement kilométrique  
en Région de Bruxelles-Capitale  
sur les poids lourds prévus ou utilisés  
pour le transport par route de marchandises,  
en remplacement de l'Eurovignette**

**CHAPITRE I<sup>er</sup>  
Dispositions introductives**

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

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

*Article 2*

La présente ordonnance a pour objet la transposition de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée par la directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 et par la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011.

La présente ordonnance a également pour objet la transposition partielle 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.

*Article 3*

Pour l'application de la présente ordonnance, il faut entendre par :

- 1° contribuable : toute personne physique ou morale à charge de laquelle un prélèvement kilométrique, tel que visé au point 9°, est levé;
- 2° prestataire de services : toute entité juridique acceptée par un percepteur de péages sur son secteur à péage qui offre aux utilisateurs un service de facturation, de perception et de transfert du prélèvement kilométrique aux régions sur la base de données enregistrées par un dispositif d'enregistrement électronique;
- 3° contrat de prestation de services : le contrat entre le détenteur d'un véhicule et un prestataire de services de

- naar zijn keuze, die voorafgaand aan het gebruik van enige weg voor dat voertuig moet worden afgesloten;
- 4° elektronische registratievoorziening : de elektronische boordapparatuur bestemd voor de plaatsbepaling van het voertuig waarin de boordapparatuur is geplaatst en die, al dan niet met behulp van elektronische apparatuur op afstand, data uitwisselt om te komen tot de registratie van afgelegde kilometers, evenals tot de berekening van de kilometerheffing op deze geregistreerde afstand;
- 5° EURO-emissieklasse : de klasse gedefinieerd op basis van emissiegrenswaarden, zoals omschreven in Bijlage 0 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;
- 6° fiscale administratie : het Bestuur van de Gewestelijke Fiscaliteit van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 7° gegarandeerd betaalmiddel : betaalmiddel waarmee de dienstverlener de kilometerheffing en, in voorkomend geval, de aan de houder van het voertuig gefactureerde inningskosten op eerste verzoek kan innen, zonder verdere toelating van de houder van het voertuig en zonder dat deze de betaling, die met het betaalmiddel werd verricht, kan annuleren;
- 8° kilometer : elke afstand, uitgedrukt in aantal kilometer, afgerond op het hogere of lagere duizendste naargelang het cijfer van de tienduizendsten al dan niet 5 bereikt;
- 9° kilometerheffing : de belasting die geheven wordt conform de bepalingen van deze ordonnantie;
- 10° ordonnantie van 21 december 2012 : de ordonnantie van 21 december 2012 tot vaststelling van de fiscale procedure in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 11° samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 : 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;
- 12° tolgebied : een deel van het wegennet met inbegrip van structuren zoals een tunnel, een brug, of een veerboot, waarvoor door een tolheffende instantie kilometerheffing wordt geïnd of waarop kilometerheffing kan geïnd worden maar het tarief nul eurocent bedraagt;
- son choix, qui doit être conclu pour ce véhicule préalablement à l'utilisation d'une quelconque route;
- 4° dispositif d'enregistrement électronique : l'équipement électronique embarqué destiné à localiser le véhicule dans lequel il se trouve et qui, avec ou sans l'aide d'un appareil électronique à distance, traite des données pour permettre l'enregistrement des kilomètres, ainsi que le calcul du prélèvement kilométrique sur la base des distances parcourues enregistrées;
- 5° classe d'émission EURO : la classe définie selon des valeurs limites d'émission, telles que décrites à l'annexe 0 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;
- 6° administration fiscale : l'Administration de la Fiscalité Régionale du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale;
- 7° moyen de paiement garanti : les moyens de paiement par lesquels le prestataire de services peut percevoir, à première demande, le prélèvement kilométrique et, le cas échéant, les frais de perception facturés au détenteur du véhicule, sans autre autorisation du détenteur du véhicule et sans que celui-ci puisse annuler le paiement qui a été effectué avec le moyen de paiement;
- 8° kilomètre : toute distance, exprimée en kilomètres, arrondie au millième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des dix millièmes atteint ou non 5;
- 9° prélèvement kilométrique : la taxe qui est levée conformément aux dispositions de la présente ordonnance;
- 10° ordonnance du 21 décembre 2012 : l'ordonnance du 21 décembre 2012 établissant la procédure fiscale en Région de Bruxelles-Capitale;
- 11° accord de coopération du 31 janvier 2014 : 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;
- 12° secteur à péage : une partie du réseau routier, en ce compris des structures comme un tunnel, un pont ou un transbordeur, pour laquelle un percepteur de péages perçoit un prélèvement kilométrique ou pour laquelle un prélèvement kilométrique peut être perçu, mais dont le tarif est nul;

- 13° single service provider : dienstverlener waarmee in uitvoering van de overeenkomst betreffende de gezamenlijke uitvoering van werken, leveringen of diensten, in de zin van artikel 19 van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten, een DBFMO-overeenkomst wordt gesloten en die, onder zijn verantwoordelijkheid de vaste en mobiele handhavingsapparatuur ter beschikking stelt aan de met de handhaving van de kilometerheffing belaste gewesten;
- 14° tolgebiedverklaring : verklaring waarmee een tolheffende instantie de algemene voorwaarden bepaalt, vermeld in artikel 5, 2°, van de Europese Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijhorende technische onderdelen, en waaraan de dienstverleners moeten voldoen om toegang tot het betrokken tolgebied te verkrijgen;
- 15° tolheffende instantie : het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 16° Viapass : het publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband 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, vermeld in artikel 18 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014;
- 17° 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;
- 18° weg : de landwegenis en haar aanhorigheden;
- 19° niet-geconcedeerde weg : de weg of het gedeelte van de weg waarvan het beheer niet in concessie is gegeven;
- 20° tariefzone : een begrensd wegsegment met een vast begin- en eindpunt waarop bij gebruik in een welbepaalde rijrichting op elk moment een eenduidig bepaald en afstandsgelateerd tarief  $T_z$  van toepassing is;
- 21° DBFMO-overeenkomst : de overeenkomst die door Viapass, optredende in naam en voor rekening van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en, gebeurlijk, hun concessiehouders, in uitvoering van de samenvoegingsovereenkomst wordt gesloten met de single service provider;
- 22° samenvoegingsovereenkomst : de overeenkomst betreffende de realisatie van een gezamenlijke opdracht
- 13° single service provider : le prestataire de services avec lequel un contrat DBFMO est conclu en exécution d'un contrat traitant de l'exécution conjointe de travaux, de fournitures ou de services, au sens de l'article 19 de la loi de 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services, et qui, sous sa responsabilité, met à disposition des régions chargées de la mise en œuvre du prélèvement kilométrique, les dispositifs de contrôle fixes et mobiles;
- 14° déclaration du secteur à péage : la déclaration par laquelle un percepteur de péages définit les conditions générales, telles que visées à l'article 5, 2°, de la décision européenne 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques, et auxquelles les prestataires de services doivent satisfaire pour recevoir accès au secteur à péage concerné;
- 15° percepteur de péages : la Région de Bruxelles-Capitale;
- 16° Viapass : le Partenariat interrégional de droit public institué 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, figurant à l'article 18 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014;
- 17° 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 le poids total en charge autorisé est de plus de 3,5 tonnes;
- 18° route : les routes et leurs dépendances;
- 19° route non concédée : la route ou la partie de la route dont la gestion n'est pas donnée en concession;
- 20° 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;
- 21° contrat DBFMO : le contrat conclu par Viapass, agissant au nom et pour le compte de la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale et le cas échéant, leurs concessionnaires, avec le single service provider, en exécution de la convention de marché conjoint;
- 22° convention de marché conjoint : le contrat relatif à la réalisation d'un marché conjoint au sens de l'article 19



in de zin van artikel 19 van wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten, gesloten tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en SOFICO.

23° elektrisch voertuig : een motorvoertuig, zoals bedoeld in artikel 3, 17°, van deze ordonnantie, uitgerust met een aandrijving die bestaat uit ten minste één niet-perifere elektromotor als energieomzetter met een elektrisch oplaadbaar energieopslagsysteem, dat extern kan worden opgeladen.

## HOOFDSTUK II Kilometerheffing

### AFDELING 1 *Algemeen*

#### *Artikel 4*

Er is een kilometerheffing verschuldigd op het gebruik dat een voertuig maakt van een niet-geconcedeerde weg.

### AFDELING 2 *Belastingplichtige*

#### *Artikel 5*

§ 1. – De belastingplichtige is de houder van het voertuig. 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.

§ 2. – 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.

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.

23° véhicule électrique : un véhicule, tel que visé à l'article 3, 17°, de la présente ordonnance, à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure.

## CHAPITRE II Prélèvement kilométrique

### SECTION 1<sup>re</sup> *Généralités*

#### *Article 4*

Un prélèvement kilométrique est dû pour l'usage fait par un véhicule d'une route non concédée.

### SECTION 2 *Contribuable*

#### *Article 5*

§ 1<sup>er</sup>. – Le contribuable est le détenteur du véhicule. 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.

§ 2. – A défaut de 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.

§ 3. – In afwijking van paragraaf 1, 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.

De Regering kan bij besluit de voorwaarden, beperkingen en nadere regels van deze mogelijkheid bepalen.

§ 4. – Voor de toepassing van dit artikel wordt de bestuurder van het voertuig beschouwd als een persoon die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft.

### AFDELING 3 *Belastbare grondslag*

#### *Artikel 6*

De heffing wordt vastgesteld op basis van het aantal kilometers die door een voertuig worden afgelegd en geregistreerd conform artikel 13.

### AFDELING 4 *Berekening van de belasting*

#### *Artikel 7*

De heffing wordt vastgesteld met toepassing van onderstaande formule :

$$\sum_z = T_z * K_z$$

waarbij :

1°  $T_z$  = het tarief 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.

#### *Artikel 8*

Het aan te rekenen aantal kilometers  $K_z$ , vermeld in artikel 7, wordt bepaald volgens volgende formule :

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

§ 3. – Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, 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.

Le Gouvernement peut déterminer, par arrêté, les conditions, les restrictions et les modalités de cette possibilité.

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

### SECTION 3 *Base imposable*

#### *Article 6*

Le prélèvement est établi sur la base du nombre de kilomètres parcourus par un véhicule et enregistrés conformément à l'article 13.

### SECTION 4 *Calcul de la taxe*

#### *Article 7*

Le prélèvement kilométrique est établi en appliquant la formule suivante :

$$\sum_z = T_z * K_z$$

où :

1°  $T_z$  = 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°  $K_z$  = le nombre de kilomètres parcourus à prendre en compte dans chacune de ces zones tarifaires.

#### *Article 8*

Le nombre de kilomètres  $K_z$  à prendre en compte, visés à l'article 7, est déterminé selon la formule suivante :

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

waarbij :

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, gelijk aan 1,5 %;

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

Gezien het tarief  $T_z$  mogelijk kan variëren 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.

## AFDELING 5

### Tarieven

#### Artikel 9

Het tarief  $T_z$ , vermeld in artikel 7, wordt uitgedrukt in eurocenten per kilometer en wordt bepaald volgens volgende formule :

$$T_z = F * (BT + a * A + b * G + c * E_n + d * E_t + e * E_p + f * E_x)$$

waarbij :

1° F = een factor gelijk aan 1 voor de tariefzones die betrekking hebben op de wegtypes, vermeld in punt 3°, en 0 voor alle andere tariefzones;

2° BT = basistarief van de kilometerheffing, met waarde 11,3 eurocent;

3° A = variabele in functie van wegtype met een tarief hoger dan nul eurocent, gedifferentieerd volgens volgende tabel :

| Wegtype   | A |
|---|---|
| Autosnelwegen en autosnelwegenrings                       | 0 |
| Overige gewestwegen met een tarief hoger dan nul eurocent | 0 |
| Gemeentewegen met een tarief hoger dan nul eurocent       | 0 |

De wegen die onder één van bovengenoemde wegtypes vallen worden limitatief opgesomd in de bijlage 1.

4° G = variabele in functie van gewichtsklasse van het voertuig, gedifferentieerd volgens volgende tabellen :

- voor de tariefzones die deel uitmaken van de wegen die opgenomen zijn in de lijst van de autosnelwegen en autosnelwegenrings, die opgenomen is in bijlage 1 van onderhavige ordonnantie :

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, égal à 1,5 %;

3° z = les différentes zones tarifaires, définies à l'article 3, 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.

## SECTION 5

### Tarifs

#### Article 9

Le tarif  $T_z$ , visé à l'article 7, est exprimé en centimes d'euro et est déterminé selon la formule suivante :

$$T_z = F * (BT + a * A + b * G + c * E_n + d * E_t + e * E_p + f * E_x)$$

où :

1° F = facteur équivalent à 1 pour les zones tarifaires qui comprennent les types de routes visés au point 3°, et à 0 pour tous les autres zones tarifaires;

2° BT = le tarif de base du prélèvement kilométrique, d'une valeur de 11,3 centimes d'euro;

3° A = une variable en fonction du type de route à tarif supérieur à zéro centime, différencié selon les catégories suivantes :

| Type de route  | A |
|--|---|
| Autoroutes et rings autoroutiers                           | 0 |
| Autres routes régionales au tarif supérieur à zéro centime | 0 |
| Routes communales au tarif supérieur à zéro centime        | 0 |

Les routes qui appartiennent à l'un des types de routes mentionnés ci-dessus sont énumérées de façon limitative à l'annexe 1.

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

- pour les zones tarifaires faisant partie des routes reprises dans la liste des autoroutes et rings autoroutiers, reprise dans l'annexe 1 de la présente ordonnance :

| Maximaal toegestane totaalgewicht                                 | G   |
|---|-----|
| hoger dan 3,5 ton en lager dan 12 ton                             | - 5 |
| hoger dan of gelijk aan 12 ton, en lager dan of gelijk aan 32 ton | 0   |
| hoger dan 32 ton  | 0,4 |

- voor de tariefzones die deel uitmaken van de wegen die opgenomen zijn in de lijst van overige gewestwegen, die opgenomen is in bijlage 1 van onderhavige ordonnantie :

| Maximaal toegestane totaalgewicht                                 | G     |
|---|-------|
| hoger dan 3,5 ton en lager dan 12 ton                             | - 2,5 |
| hoger dan of gelijk aan 12 ton, en lager dan of gelijk aan 32 ton | 5     |
| hoger dan 32 ton  | 7,9   |

- voor de tariefzones die deel uitmaken van de wegen die opgenomen zijn in de lijst van de gemeentewegen, die opgenomen is in bijlage 1 van onderhavige ordonnantie :

| Maximaal toegestane totaalgewicht                                 | G     |
|---|-------|
| hoger dan 3,5 ton en lager dan 12 ton                             | - 2,5 |
| hoger dan of gelijk aan 12 ton, en lager dan of gelijk aan 32 ton | 5     |
| hoger dan 32 ton  | 7,9   |

- 5°  $E_n$  = variabele in functie van hoogte van de EURO-emissieklasse, als bedoeld in artikel 3, 5°, gedifferentieerd volgens volgende tabel :

| EURO-emissieklasse         | $E_n$ |
|----------------------------|-------|
| EURO VI of hoger           | 0     |
| EURO V of EEV              | 0     |
| EURO IV                    | 0     |
| EURO III                   | 0     |
| Andere EURO-emissieklassen | 0     |

- 6°  $E_t$  = variabele in functie van de tijd, met een constante waarde gelijk aan 0.

- 7°  $E_p$  = variabele in functie van de plaats, met een constante waarde gelijk aan 0.

- 8°  $a = 1, b = 1, c = 1, d = 1, e = 1$  en  $f = 1$ ;

- 9°  $E_x$  = toeslag voor het in rekening brengen van de externe kosten, waarin ook de kosten verbonden met de geluidshinder begrepen zijn, veroorzaakt door het voertuig, in functie van de hoogte van de EURO-emissieklasse, gedifferentieerd volgens de volgende tabel :

- voor de tariefzones die deel uitmaken van de wegen die opgenomen zijn in de lijst van de autosnelwegen en autosnelwegenrings, die opgenomen is in bijlage 1 van onderhavige ordonnantie :

| EURO-emissieklasse         | $E_x$ |
|----------------------------|-------|
| EURO V of EEV of hoger     | 1,1   |
| EURO IV                    | 3,2   |
| EURO III                   | 6,3   |
| Andere EURO-emissieklassen | 8,3   |

| Poids total en charge autorisé                                 | G   |
|--|-----|
| supérieur à 3,5 tonnes et inférieur à 12 tonnes                | - 5 |
| supérieur ou égal à 12 tonnes et inférieur ou égal à 32 tonnes | 0   |
| supérieur à 32 tonnes  | 0,4 |

- pour les zones tarifaires faisant partie des routes reprises dans la liste des autres routes régionales, reprise dans l'annexe 1 de la présente ordonnance :

| Poids total en charge autorisé                                 | G     |
|--|-------|
| supérieur à 3,5 tonnes et inférieur à 12 tonnes                | - 2,5 |
| supérieur ou égal à 12 tonnes et inférieur ou égal à 32 tonnes | 5     |
| supérieur à 32 tonnes  | 7,9   |

- pour les zones tarifaires faisant partie des routes reprises dans la liste des routes communales, reprise dans l'annexe 1 de la présente ordonnance :

| Poids total en charge autorisé                                 | G     |
|--|-------|
| supérieur à 3,5 tonnes et inférieur à 12 tonnes                | - 2,5 |
| supérieur ou égal à 12 tonnes et inférieur ou égal à 32 tonnes | 5     |
| supérieur à 32 tonnes  | 7,9   |

- 5°  $E_n$  = une variable en fonction du niveau de la classe d'émission EURO, visée à l'article 3, 5°, différenciée selon les catégories suivantes :

| Classe d'émission EURO         | $E_n$ |
|--------------------------------|-------|
| EURO VI ou plus                | 0     |
| EURO V ou EEV                  | 0     |
| EURO IV                        | 0     |
| EURO III                       | 0     |
| Autres classes d'émission EURO | 0     |

- 6°  $E_t$  = une variable en fonction du moment, d'une valeur constante égale à 0.

- 7°  $E_p$  = une variable en fonction du lieu, d'une valeur constante égale à 0.

- 8°  $a = 1, b = 1, c = 1, d = 1, e = 1$  et  $f = 1$ ;

- 9°  $E_x$  = supplément dû pour les coûts externes, y compris ceux causés par les nuisances sonores, engendrés par le véhicule, en fonction du niveau de la classe d'émission EURO, différencié selon les catégories suivantes :

- pour les zones tarifaires faisant partie des routes reprises dans la liste des autoroutes et rings autoroutiers, reprise dans l'annexe 1 de la présente ordonnance :

| Classe d'émission EURO         | $E_x$ |
|--------------------------------|-------|
| EURO V ou EEV ou plus          | 1,1   |
| EURO IV                        | 3,2   |
| EURO III                       | 6,3   |
| Autres classes d'émission EURO | 8,3   |

- voor de tariefzones die deel uitmaken van de wegen die opgenomen zijn in de lijst van de overige gewestwegen, die opgenomen is in bijlage 1 van onderhavige ordonnantie :

| EURO-emissieklasse         | E <sub>x</sub> |
|----------------------------|----------------|
| EURO VI of hoger           | 1,1            |
| EURO V of EEV              | 2,1            |
| EURO IV                    | 4,4            |
| EURO III                   | 7,5            |
| Andere EURO-emissieklassen | 10,0           |

- voor de tariefzones die deel uitmaken van de wegen die opgenomen zijn in de lijst van de gemeentewegen, die opgenomen is in bijlage 1 van onderhavige ordonnantie :

| EURO-emissieklasse         | E <sub>x</sub> |
|----------------------------|----------------|
| EURO VI of hoger           | 1,1            |
| EURO V of EEV              | 2,1            |
| EURO IV                    | 4,4            |
| EURO III                   | 7,5            |
| Andere EURO-emissieklassen | 10,0           |

Vanaf 1 januari 2018 worden volgende tabellen toegepast in de plaats van de bovenstaande :

- voor de tariefzones die deel uitmaken van de wegen die opgenomen zijn in de lijst van de autosnelwegen en autosnelwegrings, die opgenomen is in bijlage 1 van onderhavige ordonnantie :

| EURO-emissieklasse         | E <sub>x</sub> |
|----------------------------|----------------|
| EURO VI of hoger           | 1,1            |
| EURO V of EEV              | 2,1            |
| EURO IV                    | 3,2            |
| EURO III                   | 6,3            |
| Andere EURO-emissieklassen | 8,3            |

- voor de tariefzones die deel uitmaken van de wegen die opgenomen zijn in de lijst van de overige gewestwegen, die opgenomen is in bijlage 1 van onderhavige ordonnantie :

| EURO-emissieklasse         | E <sub>x</sub> |
|----------------------------|----------------|
| EURO VI of hoger           | 1,1            |
| EURO V of EEV              | 3,1            |
| EURO IV                    | 4,4            |
| EURO III                   | 7,5            |
| Andere EURO-emissieklassen | 10,0           |

- voor de tariefzones die deel uitmaken van de wegen die opgenomen zijn in de lijst van de gemeentewegen, die opgenomen is in bijlage 1 van onderhavige ordonnantie :

| EURO-emissieklasse         | E <sub>x</sub> |
|----------------------------|----------------|
| EURO VI of hoger           | 1,1            |
| EURO V of EEV              | 3,1            |
| EURO IV                    | 4,4            |
| EURO III                   | 7,5            |
| Andere EURO-emissieklassen | 10,0           |

- pour les zones tarifaires faisant partie des routes reprises dans la liste des autres routes régionales, reprise dans l'annexe 1 de la présente ordonnance :

| Classe d'émission EURO         | E <sub>x</sub> |
|--------------------------------|----------------|
| EURO VI ou plus                | 1,1            |
| EURO V ou EEV                  | 2,1            |
| EURO IV                        | 4,4            |
| EURO III                       | 7,5            |
| Autres classes d'émission EURO | 10,0           |

- pour les zones tarifaires faisant partie des routes reprises dans la liste des routes communales, reprise dans l'annexe 1 de la présente ordonnance :

| Classe d'émission EURO         | E <sub>x</sub> |
|--------------------------------|----------------|
| EURO VI ou plus                | 1,1            |
| EURO V ou EEV                  | 2,1            |
| EURO IV                        | 4,4            |
| EURO III                       | 7,5            |
| Autres classes d'émission EURO | 10,0           |

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, les tableaux suivants sont utilisés à la place des précédents :

- pour les zones tarifaires faisant partie des routes reprises dans la liste des autoroutes et rings autoroutiers, reprise dans l'annexe 1 de la présente ordonnance :

| Classe d'émission EURO         | E <sub>x</sub> |
|--------------------------------|----------------|
| EURO VI ou plus                | 1,1            |
| EURO V ou EEV                  | 2,1            |
| EURO IV                        | 3,2            |
| EURO III                       | 6,3            |
| Autres classes d'émission EURO | 8,3            |

- pour les zones tarifaires faisant partie des routes reprises dans la liste des autres routes régionales, reprise dans l'annexe 1 de la présente ordonnance :

| Classe d'émission EURO         | E <sub>x</sub> |
|--------------------------------|----------------|
| EURO VI ou plus                | 1,1            |
| EURO V ou EEV                  | 3,1            |
| EURO IV                        | 4,4            |
| EURO III                       | 7,5            |
| Autres classes d'émission EURO | 10,0           |

- pour les zones tarifaires faisant partie des routes reprises dans la liste des routes communales, reprise dans l'annexe 1 de la présente ordonnance :

| Classe d'émission EURO         | E <sub>x</sub> |
|--------------------------------|----------------|
| EURO VI ou plus                | 1,1            |
| EURO V ou EEV                  | 3,1            |
| EURO IV                        | 4,4            |
| EURO III                       | 7,5            |
| Autres classes d'émission EURO | 10,0           |

Voor de toepassing van dit artikel worden de elektrische voertuigen, zoals omschreven in artikel 3, 23°, beschouwd als behorend tot de EURO-emissieklasse EURO VI.

#### *Artikel 10*

Op de kilometerheffing mogen geen opcentiemen worden geheven.

### AFDELING 6 *Vrijstellingen*

#### *Artikel 11*

§ 1. – Er wordt een vrijstelling van de kilometerheffing voorzien voor de voertuigen :

- 1° die in het Vlaams of Waalse Gewest overeenkomstig de aldaar geldende bepalingen, werden vrijgesteld van de kilometerheffing;
- 2° die uitsluitend gebruikt worden voor en door defensie, bescherming burgerbevolking, brandweer en politie en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;
- 3° die speciaal en uitsluitend voor medische doeleinden zijn uitgerust en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;
- 4° 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. – Indien het adres, als vermeld in de persoonsgegevens van de houder van het voertuig voorkomend op het kentekenbewijs van het voertuig, zoals vastgesteld krachtens de Belgische wetgeving betreffende de inschrijving van voertuigen, gelegen is op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dient de houder van een in paragraaf 1, eerste lid, 2° tot 4°, bedoeld voertuig, de betreffende vrijstelling aan te vragen bij de fiscale administratie.

Indien een voertuig, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, 2° tot 4°, niet over een kentekenbewijs, als bedoeld in het eerste lid, beschikt, dient de houder van het voertuig, wiens domicilie of maatschappelijke zetel gelegen is op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de betreffende vrijstelling aan te vragen bij de fiscale administratie.

De houder van een in paragraaf 1, eerste lid, 2° tot 4°, bedoeld voertuig, dat niet in België moet zijn ingeschreven, dient de betreffende vrijstelling aan te vragen bij Viapass.

Pour l'application du présent article, les véhicules électriques, tels que définis à l'article 3, 23°, sont considérés comme appartenant à la classe d'émission EURO VI.

#### *Article 10*

Aucun centime additionnel ne peut être levé sur le prélèvement kilométrique.

### SECTION 6 *Exonérations*

#### *Article 11*

§ 1<sup>er</sup>. – Une exonération du prélèvement kilométrique est prévue pour :

- 1° les véhicules qui ont été exonérés en Région flamande ou wallonne conformément aux dispositions qui y sont en vigueur;
- 2° les véhicules qui sont utilisés exclusivement pour et par la défense, la protection civile, les services d'incendie et de police, et sont reconnaissables en tant que tel;
- 3° les véhicules qui sont équipés spécialement et exclusivement à des fins médicales et sont reconnaissables en tant que tel;
- 4° 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. – Si l'adresse, telle que mentionnée dans les coordonnées du détenteur du véhicule figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule, tel qu'établi en vertu de la législation belge relative à l'immatriculation des véhicules, est située sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le détenteur d'un véhicule visé au paragraphe 1<sup>er</sup>, premier alinéa, 2° à 4°, doit adresser sa demande d'exonération à l'administration fiscale.

Si un véhicule, tel que visé au paragraphe 1<sup>er</sup>, premier alinéa, 2° à 4°, ne dispose pas d'un certificat d'immatriculation, tel que visé au premier alinéa, le détenteur de ce véhicule, dont le domicile ou le siège social est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, doit adresser sa demande d'exonération à l'administration fiscale.

Le détenteur d'un véhicule visé au paragraphe 1<sup>er</sup>, premier alinéa, 2° à 4°, qui ne doit pas être immatriculé en Belgique, doit adresser sa demande d'exonération à Viapass.

§ 3. – De vrijstellingen, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 2° tot 4°, kunnen alleen worden toegekend als ze worden aangevraagd. Deze vrijstellingen hebben uitwerking vanaf het belastbare tijdperk dat volgt op het ogenblik van de toekenning van de vrijstelling.

§ 4. – De vrijstellingen vermeld in paragraaf 1 blijven gelden zolang niet is vastgesteld dat niet langer aan de voorwaarden van deze afdeling is voldaan.

De belastingplichtige dient de instantie, tot wie de aanvraag tot vrijstelling overeenkomstig paragraaf 2 werd gericht, onmiddellijk op de hoogte te brengen indien niet langer aan de voorwaarden van deze afdeling is voldaan.

### HOOFDSTUK III Procedurele bepalingen

#### AFDELING 1 *Algemeen*

##### *Artikel 12*

§ 1. – Tenzij het voertuig is vrijgesteld van de kilometerheffing, moet de houder van een voertuig voorafgaand aan het gebruik van enige weg voor dat voertuig met een dienstverlener naar keuze een dienstverleningsovereenkomst sluiten.

§ 2. – De houder van het voertuig dient, bij het sluiten van de dienstverleningsovereenkomst, aan de dienstverlener alle voertuigdocumenten voor te leggen die nodig zijn om het kentekennummer, het maximaal toegestane totaalgewicht als bedoeld in artikel 9, eerste lid, 4°, en de EURO-emissieklasse als bedoeld in artikel 9, eerste lid, 5° en 9°, van het voertuig vast te stellen.

Bij gebreke aan afdoend bewijs van het in het eerste lid bedoelde maximaal toegestane totaalgewicht van het voertuig, wordt het voertuig geacht een maximaal toegestaan totaalgewicht van hoger dan 32 ton te hebben.

Bij gebreke aan afdoend bewijs van de in het eerste lid bedoelde EURO-emissieklasse, wordt het voertuig geacht te behoren tot de categorie van « Overige EURO-emissieklassen », als vermeld in artikel 9, eerste lid, 5° en 9°.

De in het tweede en derde lid vermelde vermoedens worden toegepast totdat deze middels het voorleggen van afdoend bewijs worden weerlegd. Het bewijs als bedoeld in vorige zin heeft geen invloed op de heffingen die verschuldigd zijn voor kilometers die werden afgelegd vóór de verificatie van de gegevens vervat in het voorgelegde bewijsstuk door de dienstverlener.

§ 3. – Les exonérations, visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, premier alinéa, 2° à 4°, ne peuvent être accordées que si elles sont demandées. Ces exonérations prendront effet à partir de la période imposable qui suit le moment de l'octroi de l'exonération.

§ 4. – Les exonérations visées au paragraphe premier restent en vigueur aussi longtemps qu'il n'a pas été établi que les conditions de la présente section ne sont plus remplies.

Si les conditions de la présente section ne sont plus remplies, le contribuable est tenu d'en informer immédiatement l'instance à laquelle la demande d'exonération a été adressée conformément au paragraphe 2.

### CHAPITRE III Dispositions procédurales

#### SECTION 1<sup>re</sup> *Généralités*

##### *Article 12*

§ 1<sup>er</sup>. – Sauf si le véhicule est exonéré du prélèvement kilométrique, le détenteur d'un véhicule doit conclure, pour ce véhicule, préalablement à l'utilisation d'une route quelconque, un contrat de prestation de services avec le prestataire de services de son choix.

§ 2. – Le détenteur du véhicule doit présenter, lors de la conclusion du contrat de prestation de services, au prestataire de services tous les documents du véhicule nécessaires à la détermination du numéro d'immatriculation, du poids total en charge autorisé, visé à l'article 9, alinéa premier, 4°, et de la classe d'émission EURO, visée à l'article 9, alinéa premier, 5° et 9°, du véhicule.

A défaut de preuve concluante, du poids total en charge autorisé du véhicule, visé au premier alinéa, le véhicule est censé avoir un poids total en charge autorisé supérieur à 32 tonnes.

A défaut de preuve concluante de la classe d'émission EURO, visée au premier alinéa, le véhicule est censé appartenir à la catégorie « Autres classes d'émission EURO », mentionnée à l'article 9, alinéa premier, 5° et 9°.

Les présomptions figurant aux deuxième et troisième alinéas sont appliquées jusqu'à ce que celles-ci soient réfutées au moyen de la production d'une preuve concluante. La preuve visée à la phrase précédente n'a pas d'influence sur les prélèvements qui sont dus pour les kilomètres qui ont été parcourus avant la vérification par le prestataire de services des données reprises dans la pièce probante produite.

§ 3. – De dienstverlener kan de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst enkel schorsen als :

- 1° de houder van het voertuig niet aan zijn betalingsverplichtingen jegens de dienstverlener, zoals die in de dienstverleningsovereenkomst zijn bepaald, voldoet;
- 2° de houder van het voertuig, in voorkomend geval, geen of een ontoereikend gegarandeerd betaalmiddel ter beschikking heeft gesteld;
- 3° de houder of 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;
- 4° de houder of bestuurder van het voertuig nalaat een defect aan de elektronische registratievoorziening te melden;
- 5° de houder of 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.

De dienstverlener brengt de houder van het voertuig en de fiscale administratie onmiddellijk op de hoogte van de schorsing van de uitvoering van de overeenkomst.

### *Artikel 13*

§ 1. – De registratie van afgelegde kilometers, die nodig is voor de berekening van de kilometerheffing, geschiedt met behulp van een elektronische registratievoorziening.

§ 2. – Tenzij hij is vrijgesteld van de kilometerheffing, moet de houder van het voertuig voorafgaand aan het gebruik van elke weg ervoor zorgen dat het voertuig is uitgerust met de ter beschikking gestelde elektronische registratievoorziening.

Als de bestuurder niet de houder van het voertuig is, rust op hem dezelfde verplichting.

§ 3. – De bestuurder ziet er tijdens elk gebruik van een weg op toe dat de elektronische registratievoorziening, volgens de gegevens die de mens-machine-interface aangeeft, de afstand die het voertuig aflegt, registreert.

Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder mens-machine-interface : ieder onderdeel van de elektronische registratievoorziening waarmee de elektronische registratievoorziening en de gebruiker ervan met elkaar communiceren, met inbegrip van, in voorkomend geval, de toetsen en het beeldscherm.

§ 3. – Le prestataire de services ne peut suspendre le contrat de prestation de services que lorsque :

- 1° 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 de prestation de services;
- 2° 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;
- 3° le détenteur 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;
- 4° le détenteur ou le conducteur du véhicule néglige de signaler un défaut au dispositif d'enregistrement électronique;
- 5° le détenteur 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.

Le prestataire de services informe immédiatement le détenteur du véhicule et l'administration fiscale de la suspension de l'exécution du contrat.

### *Article 13*

§ 1<sup>er</sup>. – L'enregistrement des kilomètres parcourus, nécessaire au calcul du prélèvement kilométrique, est effectué à l'aide d'un dispositif d'enregistrement électronique.

§ 2. – Sauf s'il est exonéré du prélèvement kilométrique, le détenteur du véhicule doit, préalablement à l'utilisation d'une route quelconque, veiller à ce que le véhicule soit équipé du dispositif d'enregistrement électronique mis à disposition.

Si le conducteur n'est pas le détenteur du véhicule, la même obligation lui incombe.

§ 3. – Lors de chaque utilisation d'une route, le conducteur veille à ce que le dispositif d'enregistrement électronique enregistre la distance que le véhicule parcourt, en vérifiant les données qu'indique l'interface homme-machine.

Pour l'application de cet article, on entend par « interface homme-machine » : tout composant du dispositif d'enregistrement électronique via lequel le dispositif d'enregistrement électronique et son utilisateur communiquent l'un avec l'autre, en ce compris, le cas échéant, les touches et l'écran.



§ 4. – De houder van het voertuig stelt zich onmiddellijk in verbinding met de dienstverlener in de volgende gevallen :

- 1° als de elektronische registratievoorziening signaleert dat het niet meer voldoet aan de bij deze ordonnantie of zijn uitvoeringsbesluiten bepaalde vereisten;
- 2° als elk signaal door de elektronische registratievoorziening ontbreekt;
- 3° als hij het signaal ontvangt dat het ter beschikking gestelde gegarandeerde betaalmiddel ontoereikend is geworden.

Als de bestuurder niet de houder van het voertuig is, rust op hem dezelfde verplichting.

De dienstverlener geeft, waar nodig, instructies aan de bestuurder van het voertuig. De regering bepaalt bij besluit de instructies die kunnen worden gegeven.

## AFDELING 2

### *Aanslagjaar en Belastbaar tijdperk*

#### *Artikel 14*

Het aanslagjaar voor de kilometerheffing is het kalenderjaar waarin de kilometers worden afgelegd op de niet-geconcedeerde weg.

#### *Artikel 15*

Het belastbaar tijdperk voor de kilometerheffing is gelijk aan de kalenderdag waarop de kilometers worden afgelegd op de niet-geconcedeerde weg.

## AFDELING 3

### *Aanslagtermijn en Verjaring*

#### *Artikel 16*

Voor de kilometerheffing kan de belasting worden geheven gedurende vijf jaar te rekenen vanaf de kalenderdag waarop de kilometers worden afgelegd op de niet-geconcedeerde weg.

#### *Artikel 17*

Artikel 19 van de ordonnantie van 21 december 2012 is van toepassing op de kilometerheffing.

§ 4. – Le détenteur du véhicule se met immédiatement en relation avec le prestataire de services dans les cas suivants :

- 1° lorsque le dispositif d'enregistrement électronique signale qu'il ne satisfait plus aux exigences prévues par la présente ordonnance ou ses arrêtés d'exécution;
- 2° en l'absence de tout signal du dispositif d'enregistrement électronique;
- 3° lorsqu'il reçoit le signal que le moyen de paiement garanti mis à disposition est devenu insuffisant.

Si le conducteur n'est pas le détenteur du véhicule, la même obligation lui incombe.

Le prestataire de services donne, si nécessaire, des instructions au conducteur du véhicule. Le gouvernement détermine par arrêté les instructions qui peuvent être données.

## SECTION 2

### *Exercice d'imposition et Période imposable*

#### *Article 14*

L'exercice d'imposition pour le prélèvement kilométrique est l'année calendrier pendant laquelle les kilomètres sont parcourus sur la route non concédée.

#### *Article 15*

La période imposable pour le prélèvement kilométrique est le jour calendrier où les kilomètres sont parcourus sur la route non concédée.

## SECTION 3

### *Délais d'imposition et prescriptions*

#### *Article 16*

Pour le prélèvement kilométrique, la taxe peut être établie pendant une durée de cinq ans à compter du jour calendrier pendant lequel les kilomètres sont parcourus sur la route non concédée.

#### *Article 17*

L'article 19 de l'ordonnance du 21 décembre 2012 s'applique au prélèvement kilométrique.

AFDELING 4  
*Inning en Invordering*

*Artikel 18*

Binnen het kader van de dienstverleningsovereenkomst int de dienstverlener in naam en voor rekening van de tolheffende instantie de verschuldigde heffing bij de houder van het voertuig waarmee hij de overeenkomst is aangegaan.

De dienstverlener reikt aan de houder van het voertuig een ontvangstbewijs uit van de bedragen die door de houder van het voertuig zijn verschuldigd, overeenkomstig artikel 36, § 1, eerste lid, 6°.

*Artikel 19*

De kilometerheffing wordt rechtstreeks aan de dienstverlener betaald.

Teneinde de inning van de kilometerheffing en, in voorkomend geval, van de door de dienstverlener aan te rekenen kosten voor de dienst van de inning ervan, te verzekeren, kan de dienstverlener in de dienstverleningsovereenkomst de houder van het voertuig de verplichting opleggen een gegarandeerd betaalmiddel ter beschikking te stellen.

*Artikel 20*

Door het sluiten van de dienstverleningsovereenkomst en zolang deze bestaat en de schorsing van de uitvoering ervan, als bedoeld in artikel 12, § 3, door de dienstverlener niet is meegedeeld aan de tolheffende instantie, kan de kilometerheffing waarop de overeenkomst betrekking heeft enkel worden ingevorderd bij de dienstverlener. Zonder afbreuk te doen aan de contractuele verplichtingen van de dienstverlener jegens de tolheffende instantie, is de verschuldigde heffing enkel invorderbaar bij de dienstverlener voor zover het bedrag van de verschuldigde heffing per houder van het voertuig kan worden bepaald.

AFDELING 5  
*Onderzoek en Controle*

ONDERAFDELING 1  
*Algemeen*

*Artikel 21*

§ 1. – De ambtenaren van de fiscale administratie die betrokken zijn bij de dienst van de kilometerheffing kunnen met alle wettelijke middelen, inclusief getuigen en vermoedens, met uitzondering van de eed, en door de processen-verbaal die ze opmaken, elke overtreding van de bepalingen

SECTION 4  
*Perception et Recouvrement*

*Article 18*

Dans le cadre du contrat de prestation de services, le prestataire de services perçoit, au nom et pour le compte du percepteur de péages, le prélèvement kilométrique dû auprès du détenteur du véhicule avec lequel il a conclu un contrat.

Le prestataire de services délivre au détenteur du véhicule un reçu, reprenant les montants dus par le détenteur du véhicule, conformément à l'article 36, § 1<sup>er</sup>, alinéa premier, 6°.

*Article 19*

Le prélèvement kilométrique est payé directement au prestataire de services.

Afin d'assurer la perception du prélèvement kilométrique et, le cas échéant, des frais pouvant être mis à charge du détenteur par le prestataire de services pour le service de la perception de ce prélèvement, le prestataire de services peut imposer au détenteur du véhicule, dans le contrat de prestation de services, l'obligation de mettre à disposition un moyen de paiement garanti.

*Article 20*

De par la conclusion du contrat de prestation de services et aussi longtemps que celui-ci existe et que la suspension de son exécution, visée à l'article 12, § 3, n'a pas été 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. Sans porter préjudice aux obligations contractuelles du prestataire de services à l'égard du percepteur de péages, le prélèvement dû n'est recouvrable auprès du prestataire de services que pour autant que le montant du prélèvement kilométrique dû par détenteur du véhicule puisse être déterminé.

SECTION 5  
*Vérification et Contrôle*

SOUS-SECTION 1<sup>re</sup>  
*Généralités*

*Article 21*

§ 1<sup>er</sup>. – Les fonctionnaires de l'administration fiscale concernés par le service du prélèvement kilométrique sont autorisés à prouver par tous moyens de droit, témoignages et présomptions compris, à l'exception du serment, et par les procès-verbaux qu'ils dressent toute contravention aux

gen van deze ordonnantie en de uitvoeringsbesluiten ervan, alsmede ieder feit dat de verschuldigdheid van de kilometerheffing of de administratieve boetes bedoeld in artikel 29 aantoot of ertoe bijdraagt die aan te tonen, bewijzen.

§ 2. – Elke inlichting, elk stuk, elk proces-verbaal of elke akte, verkregen door de in § 1 bedoelde ambtenaren in de uitoefening van hun functies, hetzij rechtstreeks, hetzij door tussenkomst van één der diensten, besturen, publiekrechtelijke instellingen, publiekrechtelijke vennootschappen, publiekrechtelijke verenigingen, of publiekrechtelijke inrichtingen van het Gewest, respectievelijk hun bezorgd door hun bestuursdiensten van de Staat, met inbegrip van de parketten en de griffies der Hoven en van alle rechtscolleges, van de Gemeenschappen, de Gewesten, de provincies of gemeenten, kan worden aangevoerd voor het opsporen van ieder feit dat de verschuldigdheid van de kilometerheffing of de administratieve boete bedoeld in artikel 29 aantoot of ertoe bijdraagt die aan te tonen.

§ 3. – De in artikel 5 bedoelde personen zijn ertoe gehouden aan de ambtenaren, voorzien van een aanstellingsbewijs getekend door de ambtenaar die daartoe door de regering wordt aangewezen en die belast zijn met een controle of onderzoek in verband met de toepassing van deze ordonnantie, vrije toegang te verlenen tot hun bedrijfslokalen en -gebouwen, teneinde aan deze ambtenaren de mogelijkheid te verschaffen vaststellingen te doen die kunnen bijdragen tot de juiste inning van de kilometerheffing of de administratieve geldboeten bedoeld in artikel 29.

§ 4. – De in artikel 5 bedoelde personen zijn ertoe gehouden om, mondeling of schriftelijk, op verzoek van de ambtenaren bedoeld in paragraaf 1, alle inlichtingen te verschaffen die hen worden gevraagd teneinde de precieze inning van de kilometerheffing of de administratieve geldboeten bedoeld in artikel 29 ten hunnen laste of ten laste van derden te kunnen verifiëren.

De inlichtingen vermeld in het eerste lid moeten worden verschaft binnen de maand na het verzoek om inlichtingen door de ambtenaren bedoeld in paragraaf 1.

§ 5. – De bestuursdiensten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zomede zijn openbare instellingen en inrichtingen, zijn gehouden, wanneer zij daartoe worden aangezocht door een door de regering aan te duiden ambtenaar, hem alle in hun bezit zijnde inlichtingen te verstrekken, hem, zonder verplaatsing, van alle in hun bezit zijnde akten, stukken, registers en om het even welke bescheiden inzage te verlenen, en hem alle inlichtingen, afschriften of uittreksels te laten nemen, welke hij voor de vestiging of de invordering van de kilometerheffing en de in deze ordonnantie voorziene boetes nodig acht.

Onder openbare instellingen of inrichtingen worden verstaan, de instellingen, maatschappijen, verenigingen, inrichtingen en diensten welke het Brussels Hoofdstedelijk Gewest medebeheert, waaraan het Brussels Hoofdstedelijk

dispositions de la présente ordonnance ou de ses arrêtés d'exécution, de même que tout fait qui établit ou concourt à établir la débiton du prélèvement kilométrique ou des amendes administratives visées à l'article 29.

§ 2. – Tout renseignement, pièce, procès-verbal ou acte obtenu dans l'exercice de leurs fonctions par les fonctionnaires visés au § 1<sup>er</sup>, soit directement, soit par l'entremise d'un des services, administrations, établissements de droit public, sociétés de droit public ou organismes de droit public de la Région ou qui leur serait communiqué par les services administratifs de l'Etat, y compris les parquets et les greffes des Cours et de toutes juridictions, des communautés, des régions, des provinces ou communes, peut être invoqué pour la recherche de tout fait qui établit ou concourt à établir la débiton du prélèvement kilométrique ou des amendes administratives visées à l'article 29.

§ 3. – Les personnes visées à l'article 5 sont tenues d'accorder aux fonctionnaires munis d'une commission signée par le fonctionnaire désigné à cet effet par le gouvernement, et chargés d'effectuer un contrôle ou une enquête se rapportant à l'application de la présente ordonnance, le libre accès à leurs locaux et bâtiments professionnels, à l'effet de permettre à ces fonctionnaires de procéder à des constatations susceptibles de contribuer à la perception correcte du prélèvement kilométrique ou des amendes administratives visées à l'article 29.

§ 4. – Les personnes visées à l'article 5 sont tenues de fournir, verbalement ou par écrit, sur réquisition des fonctionnaires visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, tous renseignements qui leur sont réclamés aux fins de pouvoir vérifier l'exacte perception du prélèvement kilométrique ou des amendes administratives visées à l'article 29 à leur charge ou à charge de tiers.

Les renseignements mentionnés à l'alinéa premier doivent être fournis dans le mois de la demande de renseignements par les fonctionnaires visés au paragraphe 1<sup>er</sup>.

§ 5. – Les services administratifs de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que ses établissements et organismes publics sont tenus, lorsqu'ils en sont requis par un fonctionnaire désigné par le gouvernement, de lui fournir tous les renseignements en leur possession, de lui communiquer, sans déplacement, tous actes, pièces, registres et documents quelconques qu'ils détiennent et de lui laisser prendre tous renseignements, copies ou extraits qu'il juge nécessaires pour assurer l'établissement ou la perception du prélèvement kilométrique et des amendes prévues par la présente ordonnance.

Par établissements ou organismes publics, il faut entendre, les institutions, sociétés, associations, établissements et offices à l'administration desquels la Région de Bruxelles-Capitale participe, auxquels la Région de

Gewest een waarborg verstrekt, op wier werkzaamheden het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toezicht uitoefent of waarvan het bestuurspersoneel wordt aangewezen door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, op haar voordracht of met haar goedkeuring.

De in deze paragraaf opgenomen verplichtingen rusten ook op de agglomeratie, de federaties van gemeenten en de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

ONDERAFDELING 2  
*Contrôle ter plaatse*

*Artikel 22*

Het door de regering aan te duiden korps van ambtenaren houdt toezicht op de naleving van de bepalingen van deze ordonnantie en de uitvoeringsbesluiten ervan, met betrekking tot de voertuigen die zich op de openbare weg bevinden. Ambtenaren van dit korps kunnen alle documenten nuttig voor de identificatie van het voertuig, van de bestuurder of houder doen voorleggen, alsook enig document dat de betaling van de kilometerheffing of de in artikel 29 vermelde boete bewijst.

De Regering legt de samenstelling en werkingsmodaliteiten vast van het in het eerste lid bedoelde korps van ambtenaren.

De in het eerste lid bedoelde ambtenaren dienen zich kenbaar te maken door het desgevraagd voorleggen van een legitimatiebewijs en het dragen van een uniform, waarvan de eigenschappen worden vastgelegd door de regering.

*Artikel 23*

In het kader van de uitoefening van hun taken kunnen de ambtenaren bedoeld in artikel 22 :

- 1° bevelen geven aan bestuurders en het verkeer regelen als vermeld in artikel 11 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer;
- 2° inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door personen te ondervragen en documenten en andere informatiedragers in te kijken;
- 3° de bijstand vorderen van de lokale en federale politie bij de uitoefening van controles waarbij ze zich tijdens de uitoefening van hun ambt desgevraagd kenbaar maken door hun legitimatiebewijs voor te leggen.

*Artikel 24*

Met behoud van de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan de andere officieren of agenten van gerech-

Bruxelles-Capitale fournit une garantie, sur l'activité desquels la Région de Bruxelles-Capitale exerce un contrôle ou dont le personnel de direction est désigné par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur sa proposition ou moyennant son approbation.

Les obligations reprises dans le présent paragraphe pèsent aussi sur l'agglomération, les fédérations de communes et les communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

SOUS-SECTION 2  
*Contrôle sur place*

*Article 22*

Le corps de fonctionnaires désigné par le gouvernement veille au respect des dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution, en ce qui concerne les véhicules qui se trouvent sur la voie publique. Les fonctionnaires de ce corps peuvent se faire présenter tous les documents utiles à l'identification du véhicule, du conducteur ou du détenteur ainsi que tout document prouvant le paiement du prélèvement kilométrique ou de l'amende visée à l'article 29.

Le Gouvernement détermine la composition et les modalités de fonctionnement du corps de fonctionnaires visé à l'alinéa premier.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa premier doivent se faire connaître en présentant, sur demande, une pièce de légitimation et en portant un uniforme, dont les caractéristiques sont déterminées par le gouvernement.

*Article 23*

Dans le cadre de l'exercice de leurs tâches, les fonctionnaires visés à l'article 22 peuvent :

- 1° donner des injonctions aux conducteurs et réguler la circulation comme stipulé à l'article 11 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière;
- 2° recueillir des informations et effectuer des contrôles en interrogeant des personnes et en consultant des documents et autres supports d'information;
- 3° requérir l'assistance de la police locale et fédérale dans le cadre de contrôles, tout en se faisant connaître, sur demande, pendant l'exercice de leur fonction par la présentation de leur pièce de légitimation.

*Article 24*

Sans préjudice des pouvoirs qui sont conférés aux autres officiers ou agents de la police judiciaire et aux membres

telijke politie en aan de leden van het operationele kader van de lokale en de federale politie, hebben de ambtenaren bedoeld in artikel 22 de hoedanigheid van agent of officier van de gerechtelijke politie, na eedaflegging.

De formule van de af te leggen eed is de volgende : « Ik zweer de verplichtingen van mijn ambt trouw na te komen. ».

De Regering bepaalt de modaliteiten van de eedaflegging met uitzondering van de formule van de eed.

#### *Artikel 25*

§ 1. – In het kader van een controle op de openbare weg, moet de bestuurder van het voertuig dat aan de kilometerheffing onderhevig is, de boeten, als bedoeld in artikelen 29 en verschuldigd met betrekking tot ieder voertuig van dezelfde houder als het gecontroleerde voertuig, samen met de interesten en kosten, betalen in handen van de ambtenaar, als bedoeld in artikel 22.

De Regering kan bij besluit de nadere modaliteiten voor de betaling bepalen.

§ 2. – In geval van niet-betaling van de sommen, vermeld in paragraaf 1, op het ogenblik van de vaststelling van de overtreding, wordt het voertuig door de ambtenaar, vermeld in artikel 22, aangehaald tot de verschuldigde sommen betaald zijn.

De aanhaling, vermeld in het eerste lid, kan onder meer bestaan uit het inhouden van de boorddocumenten, het inhouden van de vrachtbrief, het plaatsen van een wielklem, het wegtakelen van het voertuig, vermeld in paragraaf 1, naar een stallingplaats en het stallen van dit voertuig.

Het aangehaalde voertuig mag niet worden vervreemd noch worden verplaatst zonder toestemming van de door de regering aangeduide ambtenaar.

§ 3. – Als de sommen, vermeld in paragraaf 1, niet betaald zijn binnen een termijn van zeven dagen na de dag van de vaststelling van de overtreding, vermeld in paragraaf 1, kan de fiscale administratie een dwangschrift opstellen en laten overgaan tot betekening van een dwangbevel en eventueel tot uitvoerend roerend beslag op het voertuig.

In het dwangschrift en het dwangbevel kunnen naast de sommen, vermeld in paragraaf 1, andere openstaande schulden worden opgenomen die betrekking hebben op de belastingen, opcentiemen, opdecimen, interesten en kosten, die door de fiscale administratie worden geïnd.

§ 4. – Het risico en de eventuele kosten die voortvloeien uit de aanhaling en het beslag, zijn ten laste van de belastingplichtige. Degene die het voertuig feitelijk ter beschik-

du cadre opérationnel de la police locale et fédérale, les fonctionnaires visés à l'article 22, ont la qualité d'agent ou d'officier de la police judiciaire, après prestation de serment.

La formule du serment à prêter est la suivante : « Je jure de respecter fidèlement les obligations de ma fonction. ».

Le Gouvernement détermine les modalités de la prestation de serment, autres que la formule du serment.

#### *Article 25*

§ 1<sup>er</sup>. – En cas de contrôle sur la voie publique, le conducteur du véhicule qui est soumis au prélèvement kilométrique doit acquitter, entre les mains du fonctionnaire visé à l'article 22, les amendes visées à l'article 29 et dues pour chaque véhicule appartenant au même détenteur que le véhicule contrôlé, ainsi que les intérêts et les frais.

Le Gouvernement peut déterminer, par arrêté, les modalités de paiement plus précises.

§ 2. – À défaut de paiement des sommes, visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, au moment de la constatation de l'infraction, le véhicule est retenu par le fonctionnaire, visé à l'article 22, jusqu'au paiement des sommes dues.

La retenue visée au premier alinéa peut notamment comprendre la retenue des documents de bord, la retenue de la lettre de voiture, le placement d'un sabot, l'enlèvement du véhicule visé au paragraphe 1<sup>er</sup>, vers un lieu d'entreposage, et le garage de ce véhicule.

Le véhicule retenu ne peut être ni aliéné ni déplacé sans l'autorisation du fonctionnaire désigné par le gouvernement.

§ 3. – Si les sommes, visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, ne sont pas payées dans un délai de sept jours à compter du jour de la constatation de l'infraction, visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'administration fiscale peut établir un commandement et faire procéder à la signification d'une contrainte et éventuellement à la saisie-exécution mobilière du véhicule.

Le commandement et la contrainte peuvent reprendre, outre les sommes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, d'autres dettes non réglées qui concernent les taxes, centimes additionnels, décimes additionnels, intérêts et frais, qui sont perçus par l'administration fiscale.

§ 4. – Le risque et les frais éventuels, résultant de la retenue et de la saisie sont à charge du contribuable. Celui qui dispose dans les faits du véhicule est solidairement tenu

king heeft, is hoofdelijk gehouden tot betaling van voornoemde kosten, onder voorbehoud van zijn verhaal tegen de houder van het voertuig.

Het beslag wordt na betaling van alle sommen en bijbehorende kosten die opgenomen zijn in het dwangbevel, opgeheven.

§ 5. – Met behoud van de toepassing van artikel 1627 van het Gerechtelijk Wetboek wordt de opbrengst van de verkoop van het voertuig in de volgende volgorde aangerekend :

- 1° op de kosten van alle aard, ook als ze op verschillende verschuldigde belastingbedragen betrekking hebben;
- 2° op de nalatigheidsinteressen;
- 3° op de administratieve geldboetes;
- 4° op de verschuldigde belastingen en de opcentiemen of de opdecimen.

Het eventuele overschot wordt aan de belastingplichtige terugbetaald.

### ONDERAFDELING 3

#### *Vaststellingen door de bevoegde ambtenaren*

##### *Artikel 26*

§ 1. – Als een overtreding inzake de bepalingen van deze ordonnantie of de uitvoeringsbesluiten ervan wordt vastgesteld, wordt een proces-verbaal opgemaakt door een van de ambtenaren, vermeld in artikel 22. Het proces-verbaal vermeldt minstens de overtreding alsook de elementen die moeten toelaten de houder of de bestuurder van het voertuig te identificeren.

Een afschrift van het in het eerste lid vermelde proces-verbaal wordt aan de houder of bestuurder van het betrokken voertuig afgeleverd, uiterlijk binnen vijftien dagen na de vaststelling van de overtreding.

Als de houder niet kan worden geïdentificeerd op de dag van de vaststelling van de overtreding begint de termijn van vijftien dagen, vermeld in het tweede lid, te lopen na de dag waarop de ambtenaar, vermeld in artikel 22, de houder met zekerheid kon identificeren.

§ 2. – De bevoegde ambtenaar, vermeld in artikel 22, stelt in het geval, vermeld in artikel 25, § 2, eerste lid, een proces-verbaal van aanhaling op.

Een afschrift van het in het eerste lid vermelde proces-verbaal wordt aan de bestuurder afgeleverd op het ogenblik van de aanhaling.

au paiement des frais susmentionnés, sous réserve de son recours contre le détenteur du véhicule.

La saisie est levée après le paiement de toutes les sommes et des frais y afférents, repris dans la contrainte.

§ 5. – Sans préjudice de l'article 1627 du Code judiciaire, le produit de la vente du véhicule est imputé dans l'ordre suivant :

- 1° aux frais de toute nature, même s'ils se rapportent à différentes taxes dues;
- 2° aux intérêts de retard;
- 3° aux amendes administratives;
- 4° aux taxes dues et aux centimes additionnels ou décimes additionnels.

Le solde éventuel est remboursé au contribuable.

### SOUS-SECTION 3

#### *Constatactions par les fonctionnaires compétents*

##### *Article 26*

§ 1<sup>er</sup>. – Lorsqu'une infraction aux dispositions de la présente ordonnance ou de ses arrêtés d'exécution est constatée, un des fonctionnaires, visés à l'article 22, établit un procès-verbal. Le procès-verbal mentionne au minimum l'infraction, ainsi que les éléments qui doivent permettre l'identification du détenteur ou du conducteur du véhicule.

Une copie du procès-verbal, visé au premier alinéa, est transmise au détenteur ou conducteur du véhicule concerné au plus tard dans les quinze jours suivant la constatation de l'infraction.

Si le détenteur ne peut pas être identifié le jour de la constatation de l'infraction, le délai de quinze jours, visé au deuxième alinéa, prend cours le jour qui suit celui où le fonctionnaire, visé à l'article 22, a pu identifier avec certitude le détenteur.

§ 2. – Dans le cas mentionné à l'article 25, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, le fonctionnaire compétent visé à l'article 22 établit un procès-verbal de retenue.

Une copie du procès-verbal visé au premier alinéa est transmise au conducteur au moment de la retenue.

§ 3. – De in dit artikel vermelde processen-verbaal hebben bewijskracht tot bewijs van het tegendeel.

ONDERAFDELING 4  
*Informatieverplichtingen*

*Artikel 27*

Titel I, Hoofdstuk VII van de ordonnantie van 21 december 2012 is op de kilometerheffing van toepassing, behoudens artikel 28.

Voor de toepassing van het eerste lid dient onder de begrippen « gewestbelasting » en van « schuldvordering inzake gewestbelastingen », als gebruikt in het hoofdstuk vermeld in het eerste lid, de boete te worden begrepen als bedoeld in artikel 29 van onderhavige ordonnantie.

ONDERAFDELING 5  
*Administratieve bijstand*

*Artikel 28*

De bevoegde ambtenaren van het Vlaamse en het Waalse Gewest worden gemachtigd om, namens en voor rekening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de overeenkomstig de bepalingen van deze ordonnantie vastgestelde administratieve geldboeten en toebehoren, te innen, naar aanleiding van een wegcontrole op het grondgebied van hun Gewest.

De in artikel 22 bedoelde ambtenaren kunnen de bevoegdheden waarover zij beschikken overeenkomstig de bepalingen van deze ordonnantie, aanwenden om de administratieve geldboeten en toebehoren, vastgesteld overeenkomstig de regelgeving inzake de kilometerheffing van het Vlaamse, respectievelijk Waalse Gewest, te innen, naar aanleiding van een wegcontrole op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

AFDELING 6  
*Sancties*

*Artikel 29*

Een administratieve geldboete van 1.000 euro wordt opgelegd voor iedere overtreding van de bepalingen van deze ordonnantie en de uitvoeringsbesluiten ervan.

In afwijking van het eerste lid wordt geen administratieve geldboete opgelegd voor iedere overtreding die werd begaan binnen een ononderbroken tijdvak van drie uren vanaf de vaststelling van een andere overtreding op de bepalingen van onderhavige ordonnantie en de uitvoeringsbesluiten ervan of van de wetgeving van het Vlaamse of Waalse Gewest met betrekking tot de kilometerheffing, in zoverre

§ 3. – Les procès-verbaux mentionnés à cet article ont une force probante jusqu'à preuve du contraire.

SOUS-SECTION 4  
*Obligation d'information*

*Article 27*

Le chapitre VII du titre I<sup>er</sup> de l'ordonnance du 21 décembre 2012 s'applique au prélèvement kilométrique, à l'exception de l'article 28.

Pour l'application du premier alinéa, il faut entendre sous les notions de « taxe régionale » et de « créance fiscale régionale » employées dans le chapitre mentionné au premier alinéa, respectivement l'amende visée à l'article 29 de la présente ordonnance et les créances en découlant.

SOUS-SECTION 5  
*Assistance administrative*

*Article 28*

Les fonctionnaires compétents des Régions flamande et wallonne sont habilités à percevoir, au nom et pour le compte de la Région de Bruxelles-Capitale, les amendes administratives et leurs accessoires, fixés conformément aux dispositions de la présente ordonnance, à l'occasion d'un contrôle routier sur le territoire de leur Région.

Les fonctionnaires visés à l'article 22 peuvent user des compétences dont ils disposent conformément aux dispositions de la présente ordonnance, afin de percevoir les amendes administratives et accessoires, établis conformément à la réglementation en matière de prélèvement kilométrique, respectivement de la Région flamande et de la Région wallonne, à l'occasion d'un contrôle routier sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

SECTION 6  
*Sanctions*

*Article 29*

Une amende administrative de 1.000 euros est infligée pour toute infraction aux dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution.

Par dérogation au premier alinéa, aucune amende administrative n'est infligée pour toute infraction commise au cours d'une période ininterrompue de 3 heures prenant cours à partir de la constatation d'une autre infraction aux dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution ou de la législation de la Région flamande ou de la Région wallonne, relative au prélèvement kilomé-

de betrokken overtredingen werden begaan met hetzelfde voertuig en in zoverre een administratieve geldboete werd opgelegd voor de eerst begane overtreding.

### *Artikel 30*

§ 1. – Onverminderd hetgeen bepaald in artikel 25, dient de boete als vermeld in artikel 29 te worden betaald binnen een termijn van zeven dagen te rekenen vanaf de zevende dag volgend op de datum van verzending van de kopie van het proces-verbaal van overtreding, als bedoeld in artikel 26, § 1, tweede en derde lid.

In geval van niet-betaling van de geldboete vermeld in artikel 29, binnen de in het vorige lid vermelde termijn, vaardigt de ambtenaar door de regering belast met de invordering van de kilometerheffing een dwangbevel uit. Het uitgevaardigde dwangbevel wordt door voornoemde ambtenaar gevisieerd en uitvoerbaar verklaard.

Het dwangbevel wordt betekend bij gerechtsdeurwaarderexploot, bij aangetekende zending of elektronisch aangetekende zending.

De in het vorige lid vermelde betekening heeft de gevolgen als vermeld in artikel 15, § 2, van de ordonnantie van 21 december 2012.

§ 2. – De artikelen 16, 17 en 18 van de ordonnantie van 21 december 2012 zijn van toepassing in de gevallen als bedoeld in dit artikel.

§ 3. – Voor de toepassing van paragraaf 1, laatste lid en paragraaf 2 dient :

1° onder het begrip « gewestbelasting » als gebruikt in de artikelen 15, 16 en 17 van de ordonnantie van 21 december 2012, de boete te worden begrepen als bedoeld in artikel 29 van onderhavige ordonnantie;

2° onder de woorden « de betekening bedoeld in artikel 15, § 1 » als vermeld in artikel 16, § 1, eerste lid, van de ordonnantie van 21 december 2012, de betekening te worden begrepen als vermeld in artikel 30, § 1, derde lid, van onderhavige ordonnantie.

### *Artikel 31*

In geval van niet-betaling van de boete als bedoeld in artikel 29, kan de rechtbank, op verzoek van de fiscale administratie, de nummerplaat van het voertuig verbeurd verklaren en de teruggave ervan bevelen aan de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen.

trique, dans la mesure où les infractions en question ont été commises avec le même véhicule et dans la mesure où une amende administrative a été infligée pour la première infraction commise.

### *Article 30*

§ 1<sup>er</sup>. – Sans préjudice de ce qui est prévu à l'article 25, l'amende mentionnée à l'article 29 doit être payée dans un délai de sept jours à compter du septième jour qui suit la date d'envoi de la copie du procès-verbal d'infraction, visée à l'article 26, § 1<sup>er</sup>, alinéas 2 et 3.

En cas de non-paiement de l'amende mentionnée à l'article 29 dans le délai mentionné à l'alinéa précédent, le fonctionnaire chargé par le gouvernement du recouvrement du prélèvement kilométrique décerne une contrainte. La contrainte décernée est visée et rendue exécutoire par le fonctionnaire susmentionné.

La contrainte est signifiée par exploit d'huissier de justice, par un envoi postal recommandé ou un recommandé électronique.

La signification mentionnée à l'alinéa précédent a les effets mentionnés à l'article 15, § 2, de l'ordonnance du 21 décembre 2012.

§ 2. – Les articles 16, 17 et 18 de l'ordonnance du 21 décembre 2012 sont d'application dans les cas visés au présent article.

§ 3. – Pour l'application du paragraphe 1<sup>er</sup>, dernier alinéa, et du paragraphe 2, il faut entendre :

1° sous les notions de « taxe » et de « taxe régionale » employées aux articles 15, 16 et 17 de l'ordonnance du 21 décembre 2012, l'amende visée à l'article 29 de la présente ordonnance;

2° sous les mots « la signification visée à l'article 15, § 1<sup>er</sup> », mentionnés à l'article 16, § 1<sup>er</sup>, alinéa premier, de l'ordonnance du 21 décembre 2012, la signification mentionnée à l'article 30, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, de la présente ordonnance.

### *Article 31*

En cas de non-paiement de l'amende visée à l'article 29, le tribunal peut, à la demande de l'administration fiscale, prononcer la confiscation de la plaque d'immatriculation du véhicule et ordonner sa restitution à l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules.



## AFDELING 7

*Bezwaar**Artikel 32*

§ 1. – De persoon aan wie een administratieve geldboete als bedoeld in artikel 29 werd opgelegd en degene die hoofdelijk gehouden is tot betaling ervan, kunnen tegen het bedrag van de boete en zijn toebehoren schriftelijk bezwaar indienen bij de door de regering aangeduide ambtenaar.

De houder van het voertuig kan tegen de beslissing van de fiscale administratie tot weigering van zijn aanvraag tot vrijstelling met betrekking tot een van de vrijstellingen vermeld in artikel 11, § 1, 2° tot 4°, schriftelijk bezwaar indienen bij de door de regering aangeduide ambtenaar.

§ 2. – De bezwaarschriften moeten worden gemotiveerd en op straffe van verval worden ingediend binnen een termijn van :

1° drie maanden te rekenen vanaf de betaling, of, desgevallend, te rekenen vanaf de zevende dag volgend op de datum van verzending van het afschrift van proces-verbaal als bedoeld in artikel 26, § 1, voor een bezwaar als bedoeld in artikel 32, § 1, eerste lid;

2° drie maanden te rekenen vanaf de zevende dag volgend op de datum van verzending van de weigeringsbeslissing, voor een bezwaar als bedoeld in artikel 32, § 1, tweede lid.

§ 3. – Aan de indieners van de bezwaarschriften wordt een ontvangstbewijs uitgereikt dat de datum van ontvangst van het administratief beroep vermeldt.

§ 4. – Wanneer de indiener zulks in zijn bezwaarschrift heeft gevraagd, zal hij worden gehoord. Te dien einde zal hij worden uitgenodigd zich binnen een termijn van dertig dagen aan te melden.

§ 5. – Zolang geen beslissing is gevallen mag de indiener zijn aanvankelijk bezwaarschrift aanvullen met nieuwe, schriftelijk geformuleerde bezwaren, zelfs als deze buiten de in paragraaf 2 voorziene termijnen worden ingediend.

§ 6. – De in paragraaf 1 bedoelde ambtenaar doet, als administratieve overheid, uitspraak nopens de bezwaren aangevoerd door de indiener.

De kennisgeving van de beslissing geschiedt bij ter post aangetekende brief of bij elektronische aangetekende zending.

Deze beslissing is onherroepelijk wanneer geen vordering is ingesteld bij de rechtbank van eerste aanleg binnen de in artikel 1385*undecies* van het Gerechtelijk Wetboek vermelde termijn.

## SECTION 7

*Réclamations**Article 32*

§ 1<sup>er</sup>. – La personne à laquelle a été infligée une amende administrative telle que visée à l'article 29 et celle qui est tenue solidairement au paiement de celle-ci, peuvent introduire une réclamation écrite contre le montant de l'amende et de ses accessoires auprès du fonctionnaire désigné par le gouvernement.

Le détenteur du véhicule peut introduire une réclamation écrite contre la décision de l'administration fiscale de refuser sa demande d'exonération concernant une des exonérations mentionnées à l'article 11, § 1<sup>er</sup>, 2° à 4°, auprès du fonctionnaire désigné par le gouvernement.

§ 2. – Les réclamations doivent être motivées et être, à peine de déchéance, introduites dans un délai de :

1° trois mois à compter du paiement, ou, le cas échéant, à compter du septième jour qui suit la date d'envoi de la copie du procès-verbal visée à l'article 26, § 1<sup>er</sup>, pour une réclamation telle que visée à l'article 32, § 1<sup>er</sup>, alinéa premier;

2° trois mois à compter du septième jour qui suit la date d'envoi de la décision de refus, pour une réclamation telle que visée à l'article 32, § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa.

§ 3. – Il est délivré aux réclamants un accusé de réception, qui mentionne la date de réception du recours administratif.

§ 4. – Si le réclamant en a fait la demande dans sa réclamation, il sera entendu. À cet effet, il sera invité à se présenter dans un délai de trente jours.

§ 5. – Aussi longtemps qu'une décision n'est pas intervenue, le réclamant peut compléter sa réclamation initiale par des griefs nouveaux, libellés par écrit, même présentés en dehors des délais prévus au paragraphe 2.

§ 6. – Le fonctionnaire visé au paragraphe 1<sup>er</sup> statue, en tant qu'autorité administrative, sur les griefs formulés par le réclamant.

La décision est notifiée par lettre recommandée à la poste ou par recommandé électronique.

Cette décision est irrévocable à défaut d'intentement d'une action auprès du tribunal de première instance, dans le délai fixé par l'article 1385*undecies* du Code judiciaire.

## AFDELING 8

*Werking van de fiscale administratie**Artikel 33*

Titel II van de ordonnantie van 21 december 2012 is op de kilometerheffing van toepassing.

## HOOFDSTUK IV

**Rechten en plichten van de dienstverlener***Artikel 34*

§ 1. – Het is verboden om de diensten, vermeld in artikel 36, § 1, in het tolgebied van een tolheffende instantie te leveren zonder daartoe vanwege de tolheffende instantie de toelating te hebben gekregen.

§ 2. – De tolheffende instantie verleent, zonder onderscheid, de toelating, vermeld in paragraaf 1, aan de publiekrechtelijke of privaatrechtelijke dienstverleners die, wat de in België gevestigde dienstverleners betreft, zijn geregistreerd door Viapass overeenkomstig artikel 19, § 3, 1<sup>o</sup>, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, dan wel in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte zijn geregistreerd en met de tolheffende instantie een overeenkomst hebben afgesloten die de algemene voorwaarden bevat, zoals deze zijn beschreven in de tolgebiedverklaring met betrekking tot de wegen die behoren tot het tolgebied van de tolheffende instantie.

De tolgebiedverklaring bevat in ieder geval de rechten en verplichtingen van de dienstverlener, vermeld in de artikelen 12, 13, § 4, 18, 19, 20, 36, 37 en 38.

*Artikel 35*

De single service provider is ertoe verplicht om, zonder onderscheid, met elke houder van een voertuig die er hem om verzoekt, een dienstverleningsovereenkomst te sluiten.

*Artikel 36*

§ 1. – De dienstverleningsovereenkomst moet minimaal de volgende diensten, die de dienstverlener aan de houder van het voertuig verstrekt, omvatten :

1<sup>o</sup> de afgifte van een elektronische registratievoorziening die in het voertuig moet worden geplaatst, en die beantwoordt aan de vereisten van de regelgeving die van toepassing is, met inbegrip van de gebruiksaanwijzing ervan. De dienstverlener kan voor het gebruik van een elektronische registratievoorziening van de houder van het voertuig een waarborg vragen die in redelijke verhouding staat tot de kostprijs van de elektronische registratievoorziening;

## SECTION 8

*Fonctionnement de l'Administration fiscale**Article 33*

Le titre II de l'ordonnance du 21 décembre 2012 s'applique au prélèvement kilométrique.

## CHAPITRE IV

**Droits et obligations du prestataire de services***Article 34*

§ 1<sup>er</sup>. – Il est interdit de livrer les services visés à l'article 36, § 1<sup>er</sup>, dans le secteur à péage d'un percepteur de péages sans en avoir reçu l'autorisation de la part du percepteur de péages.

§ 2. – Le percepteur de péages donne l'autorisation visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, sans distinction, aux prestataires de services de droit public ou de droit privé, qui, s'ils sont établis en Belgique, sont enregistrés par Viapass conformément à l'article 19, § 3, 1<sup>o</sup>, de l'accord de coopération du 31 janvier 2014, ou qui sont enregistrés dans un autre État membre de l'Espace économique européen, et ayant conclu avec le percepteur de péages une convention qui contient les conditions générales, décrites dans la déclaration du secteur à péage relative aux routes qui font partie du secteur à péage du percepteur de péages.

La déclaration du secteur à péage comprend dans tous les cas les droits et obligations du prestataire de services, mentionnés aux articles 12, 13, § 4, 18, 19, 20, 36, 37 et 38.

*Article 35*

Le single service provider est obligé de conclure un contrat de prestation de services avec tout détenteur de véhicule, qui le lui demande, sans faire de distinction entre eux.

*Article 36*

§ 1<sup>er</sup>. – Le contrat de prestation de services doit couvrir au minimum les services suivants, à fournir par le prestataire de services au détenteur du véhicule :

1<sup>o</sup> la délivrance d'un dispositif d'enregistrement électronique, qui doit être placé dans le véhicule et qui répond aux exigences de la réglementation applicable, en ce compris son mode d'emploi. Pour l'utilisation du dispositif d'enregistrement électronique, le prestataire de services peut demander au détenteur du véhicule une caution raisonnablement proportionnée au prix coûtant du dispositif d'enregistrement électronique;

- 2° instaan voor het verzenden en ontvangen van een draadloos overgebracht signaal vanuit een daarvoor geschikte elektronische registratievoorziening, die alle gegevens bevat die vereist zijn voor het vaststellen van de verschuldigde kilometerheffing;
- 3° in voorkomend geval, de tijdige melding van het ontoreikend worden van het gegarandeerde betaalmiddel;
- 4° de verzending aan de tolheffende instantie van de aangifte, vermeld in artikel 38;
- 5° de storting van de kilometerheffing, verschuldigd door de houder van het voertuig, aan de tolheffende instantie, in toepassing van artikel 37;
- 6° de periodieke verzending, zo mogelijk op elektronische wijze, van een ontvangstbewijs van de bedragen die door de houder van het voertuig voor die periode zijn verschuldigd waarbij een onderscheid moet worden gemaakt tussen :
- het totaal bedrag van de kilometerheffing, het bedrag van de infrastructuurheffing en desgevallend het bedrag van de externekostenheffing, in de zin van de Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen.;
  - in voorkomend geval, de kosten van de diensten van de dienstverlener;
  - in voorkomend geval, het saldo na aftrek van de door middel van gegarandeerde betaalmiddelen betaalde bedragen.

Tenzij de houder van het voertuig anders beslist, vermeldt het ontvangstbewijs ten minste de tijdstippen en plaatsen van de trajecten die aanleiding hebben gegeven tot de heffing, alsook de voor de houder van het voertuig relevante samenstelling van deze heffing. Op verzoek van de houder van verschillende voertuigen, verzendt de dienstverlener één ontvangstbewijs voor alle betrokken voertuigen. Het ontvangstbewijs moet de hierboven vermelde gegevens per voertuig bevatten.

§ 2. – De dienstverleningsovereenkomst moet tevens minstens de volgende vermeldingen bevatten :

- de identiteit en de contactgegevens van de houder van het voertuig;
- het kenteken van het betrokken voertuig, evenals het maximaal toegestane totaalgewicht en de EURO-emissieklasse ervan;
- de rechten en verplichtingen van de houder van het voertuig en de dienstverlener zoals vermeld in de artike-

- assurer l'émission et la réception d'un signal transmis sans fil depuis un dispositif d'enregistrement électronique approprié pour ce faire, qui contient toutes les données requises pour établir le prélèvement kilométrique dû;
- le cas échéant, la communication dans les temps du fait que le moyen de paiement garanti devient insuffisant;
- l'envoi au percepteur de péages de la déclaration visée à l'article 38;
- le versement du prélèvement kilométrique dû par le détenteur du véhicule au percepteur de péages, en application de l'article 37;
- l'envoi périodique, dans la mesure du possible par voie électronique, d'un reçu relatif aux montants dus par le détenteur du véhicule pour cette période, en faisant une distinction sur ce reçu entre :
  - le montant total du prélèvement kilométrique, le montant de la redevance d'infrastructure et, le cas échéant, le montant de la redevance pour coûts externes, au sens 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;
  - le cas échéant, les coûts des services assurés par le prestataire de services;
  - le cas échéant, le solde après déduction des montants payés à l'aide de moyens de paiement garanti.

Sauf si le détenteur du véhicule en décide autrement, le reçu mentionne au moins les moments et les lieux des trajets qui ont donné lieu au prélèvement, ainsi que la composition de ce prélèvement, pertinente pour le détenteur du véhicule. À la demande du détenteur de différents véhicules, le prestataire de services envoie un seul reçu pour l'ensemble des véhicules concernés. Le reçu doit contenir les informations susmentionnées pour chacun des véhicules.

§ 2. – Le contrat de prestation de services doit en outre contenir au moins les mentions suivantes :

- l'identité et les coordonnées du détenteur du véhicule;
- le numéro d'immatriculation du véhicule concerné, ainsi que son poids total en charge autorisé et sa classe d'émission EURO;
- les droits et les obligations du détenteur du véhicule et du prestataire de services, dont il est question aux ar-

- len 11, § 4, tweede lid, 12, 13, 18, 19, 20, 34, 35, 36, 37 en 38;
- 4° de melding van de afgifte van de elektronische registratievoorziening met de bijhorende gebruiksaanwijzing;
- 5° de ontvangstmelding van de voor de elektronische registratievoorziening gestorte waarborgsom;
- 6° de vermelding of een gegarandeerd betaalmiddel is vereist;
- 7° de wijze waarop om betaling wordt verzocht, die beantwoordt aan de vereisten van paragraaf 1, eerste lid, 6°, en tweede lid;
- 8° de wijze waarop de dienstverlener door de houder van het voertuig verrichte onverschuldigde betalingen terugstort;
- 9° de wijze waarop de overeenkomst kan worden beëindigd.

Voor de toepassing van het eerste lid, 2°, wordt, in geval van een samenstel van voertuigen, het kenteken van het motorvoertuig bedoeld.

#### *Artikel 37*

De dienstverlener stort de verschuldigde heffing aan de tolheffende instantie.

#### *Artikel 38*

De dienstverlener doet dagelijks aangifte aan de tolheffende instantie door middel van een elektronisch databestand.

De dagelijkse aangifteplicht geldt ook in die gevallen waarin voor een voertuig geen kilometers werden geregistreerd.

### **HOOFDSTUK V Slotbepalingen**

#### *Artikel 39*

De bedragen vermeld in de artikelen 9, eerste lid, 2°, en 29 worden met ingang van 1 juli 2017 op 1 juli van elk jaar geïndexeerd met behulp van de coëfficiënt die wordt verkregen door het algemeen indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk, voor de maand mei van het lopende jaar te delen door het algemeen indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk voor de maand mei van het jaar van inwerkingtreding van deze ordonnantie. Daarbij worden de volgende afrondingen toegepast :

ticles 11, § 4, alinéa 2, 12, 13, 18, 19, 20, 34, 35, 36, 37 et 38;

- 4° la mention de la délivrance du dispositif d'enregistrement électronique et du mode d'emploi y afférent;
- 5° la mention de la réception de la caution versée pour le dispositif d'enregistrement électronique;
- 6° la mention quant à l'exigence ou non d'un moyen de paiement garanti;
- 7° la manière selon laquelle le paiement est demandé, celle-ci devant répondre aux exigences du paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 6° et deuxième alinéa;
- 8° la manière dont le prestataire de services remboursera les paiements indus effectués par le détenteur du véhicule;
- 9° la manière dont il peut être mis fin au contrat.

Pour l'application du premier alinéa, 2°, dans le cas d'un ensemble de véhicules articulés, le numéro d'immatriculation visé est celui du véhicule à moteur.

#### *Article 37*

Le prestataire de service verse le prélèvement dû au percepteur de péages.

#### *Article 38*

Le prestataire de services introduit quotidiennement une déclaration auprès du percepteur de péages au moyen d'un fichier de données électronique.

L'obligation de déclaration quotidienne vaut également dans les situations où aucun kilomètre n'a été enregistré pour un véhicule.

### **CHAPITRE V Dispositions finales**

#### *Article 39*

Les montants visés dans les articles 9, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, et 29, sont à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2017 indexés le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année à l'aide du coefficient obtenu en divisant l'indice général des prix à la consommation du Royaume du mois de mai de l'année en cours par l'indice général des prix à la consommation du Royaume du mois de mai de l'année de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. Dans ce cadre, les arrondis suivants sont appliqués :

- 1° de coëfficiënt wordt afgerond op het hogere of lagere tienduizendste naargelang het cijfer van de honderd-duizendsten al of niet vijf bereikt;
- 2° na toepassing van de coëfficiënt op het bedrag vermeld in artikel 9, eerste lid, 2°, wordt het verkregen bedrag afgerond op de hogere of lagere eurocent naargelang het cijfer van de duizendsten al dan niet vijf bereikt;
- 3° na toepassing van de coëfficiënt op het bedrag vermeld in artikel 29, wordt het verkregen bedrag afgerond op de hogere of lagere euro naargelang het cijfer van de tienden al dan niet vijf bereikt.

#### *Artikel 40*

De Regering kan de wegenlijst vermeld in bijlage 1 bij deze ordonnantie aanpassen aan :

- 1° naamswijzigingen van de erin opgenomen wegen;
- 2° aanpassingen en uitbreidingen van het wegennet.

#### *Artikel 41*

Worden opgeheven :

- 1° de derde paragraaf van het artikel 12 van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet overeenkomstig Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993;
- 2° de ordonnantie van 7 november 2013 tot goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het Protocol ondertekend te Brussel op 21 oktober 2010 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Zweden tot wijziging van het verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ter uitvoering van artikel 4, § 4, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten.

- 1° le coefficient est arrondi au dix millième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des cent millièmes atteint ou non cinq;
- 2° après application du coefficient au montant visé à l'article 9, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, le montant obtenu est arrondi au centime d'euro supérieur ou inférieur selon que le chiffre des millièmes atteint ou non cinq;
- 3° après application du coefficient au montant visé à l'article 29, le montant obtenu est arrondi à l'euro supérieur ou inférieur selon que le chiffre des dixièmes atteint ou non cinq.

#### *Article 40*

Le Gouvernement peut adapter la liste des routes figurant à l'annexe 1 de cette ordonnance :

- 1° aux modifications des noms des routes qui y sont reprises;
- 2° aux adaptations et extensions du réseau routier.

#### *Article 41*

Sont abrogés :

- 1° le troisième paragraphe de l'article 12 de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993;
- 2° l'ordonnance du 7 novembre 2013 portant assentiment de l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le protocole signé à Bruxelles le 21 octobre 2010 par les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume de Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, en exécution de l'article 4, § 4, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions.

*Artikel 42*

Deze ordonnantie treedt in werking op de door de regering te bepalen datum en ten vroegste op 1 april 2016.

*Article 42*

La présente ordonnance entre en vigueur à la date fixée par le gouvernement, et au plus tôt le 1<sup>er</sup> avril 2016.

## VI. Amendementen

### Nr. 1 (van de Regering)

#### Artikel 3

#### Een nieuw punt 23° toe te voegen luidend als volgt :

« 23° *elektrisch voertuig* : een motorvoertuig, zoals bedoeld in artikel 3, 17°, van deze ordonnantie, uitgerust met een aandrijving die bestaat uit ten minste één niet-perifere elektromotor als energieomzetter met een elektrisch op- en oplaadbaar energieopslagsysteem, dat extern kan worden opgeladen. ».

#### VERANTWOORDING

Deze invoeging beoogt om uitdrukkelijk het fiscale statuut van de elektrische voertuigen te preciseren.

Het doel is om te verzekeren dat deze voertuigen vallen in de categorie van de minste belaste voertuigen.

Dit amendement, in samenhang met amendement nr. 2, preciseert dat de elektrische voertuigen worden beschouwd als behorend tot de EURO-emissieklasse EURO VI, die momenteel de minst vervuilende emissieklasse is.

De definitie van elektrisch voertuig werd overgenomen uit artikel 2, 2) van de richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

### Nr. 2 (van de Regering)

#### Artikel 9

#### In fine, een nieuwe alinea toe te voegen luidend als volgt :

« Voor de toepassing van dit artikel worden de elektrische voertuigen, zoals omschreven in artikel 3, 23°, beschouwd als behorend tot de EURO-emissieklasse EURO VI. ».

#### VERANTWOORDING

Deze invoeging beoogt om uitdrukkelijk het fiscale statuut van de elektrische voertuigen te preciseren.

Het doel is om te verzekeren dat deze voertuigen vallen in de categorie van de minste belaste voertuigen.

Dit amendement, in samenhang met amendement nr. 1, preciseert dat de elektrische voertuigen worden beschouwd als behorend tot de EURO-emissieklasse EURO VI, die momenteel de minst vervuilende emissieklasse is.

## VI. Amendements

### N° 1 (du Gouvernement)

#### Article 3

#### Ajouter un point 23° nouveau rédigé comme suit :

« 23° *véhicule électrique* : un véhicule, tel que visé à l'article 3, 17°, de la présente ordonnance, à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure. ».

#### JUSTIFICATION

Cette insertion vise à expressément préciser le statut fiscal des véhicules électriques.

L'objectif est d'assurer que ces véhicules tombent dans la catégorie des véhicules les moins taxés.

Le présent amendement, en conjonction avec l'amendement n° 2, précise que les véhicules électriques sont considérés comme appartenant à la classe d'émission EURO VI, qui est actuellement la classe d'émission EURO la moins polluante.

La définition de véhicule électrique est reprise de l'article 2, 2) de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

### N° 2 (du Gouvernement)

#### Article 9

#### Ajouter, in fine, un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Pour l'application du présent article, les véhicules électriques, tels que définis à l'article 3, 23°, sont considérés comme appartenant à la classe d'émission EURO VI. ».

#### JUSTIFICATION

Cette insertion vise à expressément préciser le statut fiscal des véhicules électriques.

L'objectif est d'assurer que ces véhicules tombent dans la catégorie des véhicules les moins taxés.

Le présent amendement, en conjonction avec l'amendement n° 1, précise donc que les véhicules électriques sont considérés comme appartenant à la classe d'émission EURO VI, qui est actuellement la classe d'émission EURO la moins polluante.

Nr. 3 (van de Regering)

*Artikel 12*

**In § 2, de volgende wijzigingen aan te brengen :**

- 1° in het eerste lid de woorden « 5° en 7° » vervangen door de woorden « 5° en 9° »;**
- 2° in het tweede lid de woorden « een maximaal toegelaten massa » vervangen door de woorden « een maximaal toegestaan totaalgewicht »;**
- 3° in het derde lid de woorden « 5° en 7° » vervangen door de woorden « 5° en 9° ».**

VERANTWOORDING

Dit amendement beoogt bepaalde materiele vergissingen te verbeteren.

Nr. 4 (van de Regering)

*Artikel 36*

**In § 1, 6°, eerste lid van de Franstalige versie, de woorden « cette facture » te vervangen door de woorden « ce reçu ».**

**In § 2, 2°, de woorden « de maximaal toegelaten massa » te vervangen door de woorden « het maximaal toegestane totaalgewicht ».**

VERANTWOORDING

Dit amendement beoogt bepaalde materiele vergissingen te verbeteren.

N° 3 (du Gouvernement)

*Article 12*

**Au § 2, apporter les modifications suivantes :**

- 1° à l'alinéa 1<sup>er</sup>, remplacer les mots « 5° et 7° » par les mots « 5° et 9° »;**
- 2° à l'alinéa 2, remplacer les mots « une masse maximale autorisée » par les mots « un poids total en charge autorisé »;**
- 3° à l'alinéa 3, remplacer les mots « 5° et 7° » par les mots « 5° et 9° ».**

JUSTIFICATION

Le présent amendement vise à corriger certaines erreurs matérielles.

N° 4 (du Gouvernement)

*Article 36*

**Au § 1<sup>er</sup>, 6°, alinéa 1<sup>er</sup>, de la version française, remplacer les mots « cette facture » par les mots « ce reçu ».**

**Au § 2, 2°, remplacer les mots « sa masse maximale autorisée » par les mots « son poids total en charge autorisé ».**

JUSTIFICATION

Le présent amendement vise à corriger certaines erreurs matérielles.