

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

---

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

2 MARS 2016

---

### PROJET D'ORDONNANCE

**portant diverses modifications  
en matière de fiscalité routière  
sur les poids lourds**

---

#### Exposé des motifs

L'entrée en vigueur du prélèvement kilométrique suscite bon nombre de bouleversements dans le monde de la fiscalité routière applicable aux poids lourds.

Deux taxes – la taxe de circulation et l'eurovignette – doivent être combinées de la manière la plus équilibrée possible avec le prélèvement kilométrique.

Le prélèvement kilométrique remplace l'eurovignette. Celle-ci arrive à échéance concomitamment à l'entrée en vigueur du prélèvement kilométrique, le 1<sup>er</sup> avril 2016.

Toutefois, le fait que l'eurovignette s'acquiert pour une année entière peut engendrer des problèmes de double imposition, si celle-ci est a été acquise après le 1<sup>er</sup> avril 2015. Par exemple, la période de validité d'une eurovignette acquise/prolongée le 5 juin 2015 s'étendra jusqu'au 4 juin 2016. Et, vu que le transporteur devra aussi satisfaire à ses obligations imposées par la législation relative au prélèvement kilométrique à partir du 1<sup>er</sup> avril 2016, une double taxation se produira jusqu'au 4 juin 2016. L'ordonnance commentée a pour finalité de remédier à cette double imposition.

La taxe de circulation continue de coexister avec le système du prélèvement kilométrique. Des mesures sont dès lors nécessaires pour éviter aux transporteurs de subir une charge fiscale trop importante. L'ordonnance commentée prévoit aussi de réduire les montants de la taxe de circulation.

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

---

GEWONE ZITTING 2015-2016

2 MAART 2016

---

### ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende diverse wijzigingen  
met betrekking tot de wegfiscaliteit  
van zware voertuigen**

---

#### Memorie van toelichting

De inwerkingtreding van de kilometerheffing veroorzaakt heel wat ingrijpende veranderingen in de wereld van de wegenbelasting die van toepassing is op zware voertuigen.

Twee belastingen – de verkeersbelasting en het eurovignet – moeten op een zo evenwichtig mogelijke manier gecombineerd worden met de kilometerheffing.

De kilometerheffing vervangt het eurovignet. Het eurovignet loopt af, tegelijk met de inwerkingtreding van de kilometerheffing, op 1 april 2016.

Niettemin kan het feit dat het eurovignet gekocht wordt voor een volledig jaar tot problemen van dubbele belasting leiden, indien het vignet aangekocht werd na 1 april 2015. De geldigheidsperiode van een eurovignet dat gekocht/verlengd is op 5 juni 2015, bijvoorbeeld, loopt immers tot en met 4 juni 2016. Aangezien de vervoerder ook aan zijn/haar verplichtingen moet voldoen zoals opgelegd door de wetgeving met betrekking tot de kilometerheffing vanaf 1 april 2016, zal er tot 4 juni 2016 een dubbele belasting worden opgelegd. De becommentarieerde ordonnantie heeft als doel deze dubbele belasting weg te werken.

De verkeersbelasting blijft naast het systeem van de kilometerheffing bestaan. Er zijn wel maatregelen nodig om te vermijden dat vervoerders een te zware fiscale last zouden ondergaan. De becommentarieerde ordonnantie voorziet dan ook in een vermindering van de bedragen van de verkeersbelasting.

Enfin, l'ordonnance commentée modifie certaines dispositions de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus et utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'eurovignette, pour mettre cette dernière en conformité avec les recommandations du Conseil d'Etat relatives à son arrêté d'exécution.

Le texte commenté a été adapté aux remarques du Conseil d'Etat.

## Commentaire des articles

### CHAPITRE 1<sup>er</sup> Disposition générale

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

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

### CHAPITRE 2 Modifications du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

Suite à l'entrée en vigueur du prélèvement kilométrique le 1<sup>er</sup> avril 2016, il s'avère nécessaire de prévoir des mesures visant à compenser l'impact de cette nouvelle taxe pour les poids lourds.

La possibilité de garantir un correctif suite à l'introduction du prélèvement kilométrique se retrouve dans l'Accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la construction d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92*bis*, § 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles (article 9/1, tel qu'inséré par l'article 7 de l'Accord de coopération du 24 avril 2015 modifiant l'Accord de coopération du 31 janvier 2014 susmentionné).

Ainsi, l'article 9, point E), tel que remplacé par l'article 2 de l'ordonnance commentée, opte pour une diminution de la taxe de la circulation pour les véhicules destinés au transport par route de marchandises qui sont soumis au prélèvement kilométrique. Les véhicules qui ne sont pas soumis au prélèvement kilométrique restent soumis au tarif actuel de la taxe de circulation.

A l'image de ce qui est prévu par la législation actuelle, les montants de la taxe de circulation, repris dans les ta-

Tot slot wijzigt de becommentarieerde ordonnantie bepaalde bepalingen van de ordonnantie van 29 juli 2015 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, om deze laatste in overeenstemming te brengen met de aanbevelingen van de Raad van State over het bijhorende uitvoeringsbesluit.

De becommentarieerde tekst werd aangepast aan de opmerkingen van de Raad van State.

## Commentaar bij de artikelen

### HOOFDSTUK 1 Algemene bepaling

#### *Artikel 1*

Dit artikel vergt geen bijzonder commentaar.

### HOOFDSTUK 2 Wijzigingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen

Naar aanleiding van de inwerkingtreding van de kilometerheffing op 1 april 2016 blijkt het nodig om in maatregelen te voorzien die erop gericht zijn de gevolgen van deze nieuwe belasting voor zware voertuigen te compenseren.

De mogelijkheid om een correctieve maatregel te garanderen naar aanleiding van de invoering van de kilometerheffing is terug te vinden in het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (artikel 9/1, zoals ingevoegd bij artikel 7 van het Samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 tot wijziging van de voornoemde Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014).

Artikel 9, punt E), zoals vervangen bij artikel 2 van de becommentarieerde ordonnantie, opteert zo voor een verlaging van de verkeersbelasting voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg die onderworpen zijn aan de kilometerheffing. De voertuigen die niet onderworpen zijn aan de kilometerheffing blijven onderworpen aan het huidige tarief aan verkeersbelasting.

Zoals voorzien in de huidige wetgeving zijn de bedragen van de verkeersbelasting die thans opgenomen worden in

bleaux, sont fonction de trois variables: le nombre d'essieux composant le poids lourds, la masse maximale autorisée exprimée en tonnes ou en kilogrammes, et le type de système de suspension de l'essieu ou des essieux moteurs (suspension pneumatique ou reconnue équivalente ou non).

#### Article 2

Cet article remplace l'article 9, point E), du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus. Ce nouvel article 9, point E), est divisé en deux points.

Le premier point vise, en son alinéa premier, les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes. Le montant de la taxe de circulation applicable à ces véhicules est réduit à zéro euro.

Le second alinéa du premier point concerne les véhicules dont la masse maximale autorisée est de 12 tonnes ou plus. Pour ce type de véhicules, la réglementation européenne impose des seuils minimaux en dessous desquels les Etats membres ne peuvent pas descendre. Ceux-ci sont repris à l'annexe I (« *Taux minimaux à appliquer pour les taxes sur les véhicules* ») 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 (*J.O.*, L 187/42 du 20 juillet 1999). Ces montants minimaux sont repris tels quels dans l'article commenté, pour les véhicules dont la masse maximale autorisée est de 12 tonnes ou plus, sous la forme d'un premier tableau établissant les montants applicables aux véhicules à moteur solos, et d'un second tableau établissant les montants applicables aux ensembles de véhicules.

Le second point de l'article 9, point E), concerne les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes, et pour lesquels le prélèvement kilométrique ne serait pas dû. Le montant de la taxe de circulation dû pour ces véhicules ne change pas. Le tarif actuel de la taxe de circulation est toujours d'application. Toutefois, les cinq tableaux qui composent l'actuel article 9, point E), du même Code ont été regroupés en un seul et même tableau, pour une meilleure lisibilité. Il est également prévu un tableau distinct pour les véhicules à moteur solos et pour les ensembles de véhicules.

#### Article 3

Cet article insère un nouvel article 9bis dans le même Code, qui règle la situation pour l'exercice d'imposition 2016. En effet, le prélèvement kilométrique entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2016, il est nécessaire de prévoir un

de tabellen afhankelijk van drie variabelen: het aantal assen waaruit het zware voertuig bestaat, de maximale toegelaten massa, uitgedrukt in ton of kilogram, en het type ophangingsysteem van de aandrijf(sen) (pneumatische ophanging of als gelijkgesteld erkend of niet).

#### Artikel 2

Dit artikel vervangt artikel 9, punt E), van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen. Dit nieuwe artikel 9, punt E), is opgedeeld in twee punten.

Het eerste punt betreft, in het eerste lid, de motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen die bestemd zijn voor goederenvervoer en waarvan de maximale toegelaten massa 3,5 ton overschrijdt, maar minder bedraagt dan 12 ton. Het bedrag van de verkeersbelasting dat van toepassing is op deze voertuigen wordt vastgesteld op 0 euro.

Het tweede lid van het eerste punt betreft de voertuigen met een maximale toegelaten massa van 12 ton of meer. Voor dit type voertuig legt de Europese regelgeving minimumdrempels op waar de lidstaten niet onder mogen gaan. Die minimumdrempels zijn terug te vinden in bijlage I (« *Minimumtarieven toe te passen voor de belasting op voertuigen* ») 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 (*P.B.*, L 187/42 van 20 juli 1999). De minimumbedragen worden ongewijzigd overgenomen in het becommentarieerde artikel, voor de voertuigen met een maximale toegelaten massa van 12 ton of meer, in de vorm van een eerste tabel, waarin de bedragen worden bepaald die van toepassing zijn op alleenrijdende motorvoertuigen, en een tweede tabel met de bedragen die van toepassing zijn op samengestelde voertuigen.

Het tweede punt van artikel 9, punt E), betreft de voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton maar minder dan 12 ton, waarvoor geen kilometerheffing verschuldigd zou zijn. Het bedrag van de verschuldigde verkeersbelasting verandert niet voor die voertuigen. Het huidige tarief van de verkeersbelasting is nog altijd van toepassing. Niettemin zijn de vijf tabellen van het huidige artikel 9, punt E), van hetzelfde Wetboek nu gegroepeerd in één enkele tabel, voor een betere leesbaarheid. Er wordt ook voorzien in een afzonderlijk tabel voor de alleenrijdende motorvoertuigen en voor samengestelde voertuigen.

#### Artikel 3

Dit artikel voegt een nieuw artikel 9bis in hetzelfde Wetboek, dat de situatie regelt voor het aanslagjaar 2016. Aangezien de kilometerheffing van kracht wordt op 1 april 2016, moet er immers in een overgangsstelsel voorzien

régime transitoire prenant en compte le fait que la taxe de circulation est due pour les poids lourds pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre inclus.

L'article 3 instaure ainsi un système de calcul *prorata temporis* : le montant de la taxe due pour l'exercice d'imposition 2016 sera composé, d'une part, du montant de la taxe de circulation tel que calculé actuellement pour les trois premiers mois de l'année 2016 (trois douzièmes du montant) et d'autre part, du montant de la taxe de circulation tel qu'établi d'après les dispositions du chapitre commenté pour les neuf derniers mois de l'année 2016 (neuf douzièmes du montant).

#### Article 4

L'insertion d'un paragraphe 3 dans l'article 10 du même Code a pour but d'éviter que le paragraphe 2 du même article, prévoyant un tarif minimum de 23,16 euros pour la taxe de circulation, s'applique aux véhicules destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes, et qui sont soumis au prélèvement kilométrique.

#### CHAPITRE 3

**Modifications 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 du Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une eurovignette, conformément à la directive 93/89/CE du Conseil des Communauté européennes du 25 octobre 1993**

L'objectif du présent chapitre est d'éviter que les transporteurs qui sont redevables de l'eurovignette dans la Région de Bruxelles-Capitale ne soient contraints de subir une double taxation, en raison de l'entrée en vigueur du prélèvement kilométrique le 1<sup>er</sup> avril 2016.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ayant manifesté son intention de sortir 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 du Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une eurovignette, conformément à la directive 93/89/CE

worden dat rekening houdt met het feit dat de verkeersbelasting voor zware vrachtvoertuigen verschuldigd is voor de periode van 1 januari tot en met 31 december.

Zo stelt artikel 3 een berekeningssysteem *prorata temporis* in : het bedrag van de verschuldigde belasting voor het aanslagjaar 2016 zal enerzijds bestaan uit het bedrag van de verkeersbelasting zoals het momenteel berekend wordt tijdens de eerste drie maanden van het jaar 2016 (drie twaalfden van het bedrag) en anderzijds uit het bedrag van de verkeersbelasting zoals het berekend wordt volgens de bepalingen van het becommentarieerde hoofdstuk tijdens de negen laatste maanden van het jaar 2016 (negen twaalfden van het bedrag).

#### Artikel 4

De invoeging van een paragraaf 3 in artikel 10 van hetzelfde Wetboek heeft als doel te voorkomen dat paragraaf 2 van hetzelfde artikel, dat voorziet in een minimumtarief van 23,16 euro in de verkeerbelasting toepassing vindt op voertuigen bedoeld voor het vervoer van goederen, waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan 3,5 ton en lager is dan 12 ton en die onderworpen zijn aan de kilometerheffing.

#### HOOFDSTUK 3

**Wijzigingen 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**

Het doel van dit hoofdstuk bestaat erin te vermijden dat vervoerders die het eurovignet verschuldigd zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gedwongen worden een dubbele belasting te ondergaan door de inwerkingtreding van de kilometerheffing op 1 april 2016.

Aangezien de Brusselse Hoofdstedelijke Regering haar intentie te kennen heeft gegeven om te stappen uit 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

du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, il est devenu nécessaire d'instaurer un régime permettant de faire la transition entre la suppression de l'eurovignette et l'instauration du prélèvement kilométrique.

Ce régime transitoire concerne la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2015 au 31 mars 2016. En effet, dans l'hypothèse où le transporteur serait également redevable du prélèvement kilométrique, une double imposition pourrait se produire pour les vignettes acquises ou renouvelées après le 1<sup>er</sup> avril 2015, puisque la période de validité de ces dernières ira au-delà du 31 mars 2016.

Vu que la double imposition n'est pas permise, il a fallu mettre en place un mécanisme correctif. Celui-ci consiste en un remboursement proportionnel du montant trop-perçu pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> avril 2016 jusqu'à la date de fin de validité d'une Eurovignette acquise postérieurement au 2 avril 2015 (article 5 de l'ordonnance commentée, qui insère un paragraphe *2bis* dans l'article 12 de la loi mentionnée sous rubrique).

En ce qui concerne la situation particulière de l'inactivité du véhicule, le remboursement effectué tiendra compte du mécanisme correctif mis en place, tout en combinant celui-ci avec le régime actuellement prévu en cas d'inactivité du véhicule (article 4 de l'ordonnance commentée, qui modifie le paragraphe 2 de l'article 12 de la loi mentionnée sous rubrique).

#### Article 5

Cet article remplace l'article 12, paragraphe 2, de la loi mentionnée sous rubrique. Le paragraphe 2 traite des demandes de remboursement relatives à la situation particulière de l'inactivité du véhicule.

Le montant remboursé sera calculé au prorata des jours d'inactivité effectifs du véhicule, en tenant compte du mécanisme correctif mis en place pour éviter une double imposition après le 1<sup>er</sup> avril 2016.

#### Article 6

L'article 6 insère à l'article 12 de la loi mentionnée sous rubrique, un paragraphe *2bis*, qui a pour but de régler la situation des eurovignettes déjà acquises et qui couvrent une période allant au-delà du 31 mars 2016. De manière concrète, le transporteur devra déboursier le montant annuel de l'eurovignette et sera remboursé du trop-perçu. Ce remboursement aura lieu de manière automatique, et aucun frais d'administration ne sera comptabilisé.

van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, is het noodzakelijk geworden om een regeling in te voeren die de overgang mogelijk maakt tussen de opheffing van het eurovignet en de invoering van de kilometerheffing.

Deze overgangsregeling betreft de periode van 1 april 2015 tot 31 maart 2016. In de veronderstelling dat de vervoerder ook de kilometerheffing verschuldigd zou zijn, kan er immers een dubbele belasting ontstaan voor de vignetten die aangekocht of vernieuwd werden na 1 april 2015, aangezien de geldigheidsduur van de vignetten blijft lopen tot na 31 maart 2016.

Aangezien dubbele belasting niet is toegestaan, moest er dus een correctief mechanisme ingevoerd worden. Deze bestaat in een evenredige teruggave van het te veel geïnde bedrag voor het tijdperk tussen 1 april 2016 tot de einddatum van de geldigheid van het eurovignet aangekocht na 2 april 2015 (artikel 5 van de becommentarieerde ordonnantie dat een paragraaf *2bis* invoert in artikel 12 van de bovengenoemde wet).

Wat de bijzondere situatie van de inactiviteit van het voertuig betreft, zal de uitgevoerde terugbetaling rekening houden met het correctief mechanisme dat wordt ingevoerd, terwijl deze moet worden gecombineerd met het huidige systeem waarin voorzien wordt in geval van inactiviteit van het voertuig (artikel 4 van de becommentarieerde ordonnantie dat paragraaf 2 van artikel 12 van de voornoemde wet wijzigt).

#### Artikel 5

Dit artikel vervangt artikel 12, paragraaf 2, van de bovengenoemde wet. Paragraaf 2 handelt over de aanvragen van terugbetaling met betrekking tot de bijzondere situatie van de inactiviteit van het voertuig.

Het terugbetaalde bedrag zal berekend worden naar rato van de effectieve inactiviteitsdagen van het voertuig, rekening houdend met het correctief mechanisme dat ingevoerd is om een dubbele belasting te voorkomen na 1 april 2016.

#### Artikel 6

Artikel 6 voert in artikel 12 van de bovengenoemde wet, een paragraaf *2bis* in die als doel heeft om de situatie te regelen van reeds aangekochte eurovignetten voor periodes die doorlopen na 31 maart 2016. Concreet zal de transporteur het volledige jaarlijkse bedrag moeten betalen en zal hij worden terugbetaald voor de niet-verbruikte dagen. Deze terugbetaling zal automatisch gebeuren zonder administratiekosten.

## CHAPITRE 4

**Modifications de l'ordonnance du 29 juillet 2015  
introduisant un prélèvement kilométrique  
en Région de Bruxelles-Capitale  
sur les poids lourds prévus et utilisés  
pour le transport par route de marchandises,  
en remplacement de l'eurovignette**

## Article 7

Cet article a pour but de répondre aux remarques de la section de législation du Conseil d'Etat relatives à l'article 4 de l'arrêté d'exécution de la loi mentionnée sous rubrique, formulées dans l'avis 57.949/2/V du 2 septembre 2015 sur le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale « relatif à l'exécution de l'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 ».

L'article 4 de l'arrêté susmentionné, tel qu'il était rédigé dans sa version initiale, prévoyait que le corps de fonctionnaires, visé à l'article 22 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 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, était composé des membres du personnel contractuel et statutaire de la Direction de la sécurité routière de Bruxelles Mobilité, et de la Direction de l'enrôlement de Bruxelles Fiscalité.

La section de législation a cependant constaté qu'« *il est de règle que des fonctions qui impliquent l'exercice d'une parcelle de la puissance publique ne peuvent pas être confiées à un agent contractuel, sauf si une disposition légale expresse l'autorise.* ».

Afin de satisfaire à cette exigence de garantie des droits et libertés directement protégés par la Constitution, l'article 22 de l'ordonnance précitée a été modifié, par l'ajout d'un quatrième alinéa, afin d'expressément permettre aux membres du personnel contractuel d'intégrer le corps de fonctionnaires qui veille au respect des dispositions de l'ordonnance et de ses arrêtés d'exécution.

## Article 8

L'ordonnance du 29 juillet 2015 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, entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2016.

Cette entrée en vigueur doit toutefois être scindée en deux temps, pour tenir compte du fait que les demandes

## HOOFDSTUK 4

**Wijzigingen van de ordonnantie van  
29 juli 2015 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**

## Artikel 7

Dit artikel heeft als doel een antwoord te bieden op de opmerkingen van de afdeling wetgeving van de Raad van State over artikel 4 van het uitvoeringsbesluit van de voornoemde wet, geformuleerd in het advies 57.949/2/V van 2 september 2015 over het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering « betreffende de uitvoering van de 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 ».

Artikel 4 van het voornoemd besluit, zoals oorspronkelijk opgesteld, voorzag erin dat het ambtenarenkorps bedoeld in artikel 22 van de ordonnantie van 29 juli 2015 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, werd samengesteld uit contractuele en statutaire personeelsleden van de directie Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit en van de directie Inkohiering van Brussel Fiscaliteit.

De afdeling wetgeving heeft daarentegen het volgende vastgesteld : « *het is de regel dat functies die de uitoefening van een deel van het openbare gezag inhouden niet toevertrouwd mogen worden aan een contractueel personeelslid, behalve als een uitdrukkelijke wettelijke bepaling dit toestaat.* ».

Om te voldoen aan deze eis om de rechten en vrijheden te vrijwaren die rechtstreeks beschermd worden door de grondwet, is artikel 22 van de voornoemde ordonnantie gewijzigd door er een vierde lid aan toe te voegen, waarin uitdrukkelijk toegestaan wordt dat een contractueel personeelslid opgenomen wordt in het korps ambtenaren dat toeziet op de naleving van de bepalingen van de ordonnantie en de bijhorende uitvoeringsbesluiten.

## Artikel 8

De ordonnantie van 29 juli 2015 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, treedt in werking op 1 april 2016.

Deze inwerkingtreding moet wel in twee bewegingen worden opgesplitst, om rekening te houden met het feit dat

d'exonération peuvent être introduites avant que les dispositions relatives à la levée du prélèvement kilométrique ne commencent à produire leurs effets.

Ainsi, l'article 11 de l'ordonnance du 29 juillet 2015, qui prévoit les quatre cas dans lesquels un véhicule peut être exonéré dudit prélèvement, ainsi que l'article 32 de la même ordonnance, lequel traite des réclamations contre un refus d'exonération prononcé par l'administration fiscale, entreront en vigueur à une date antérieure à celle des autres dispositions de l'ordonnance.

Dans un souci de complétude, il est également fixé une date à laquelle peut débuter le traitement administratif de ces demandes d'exonération et des réclamations qui y sont liées.

## CHAPITRE 5 Entrée en vigueur

### Article 9

L'alinéa 1<sup>er</sup> prévoit que les articles relatifs aux modifications apportées au Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus seront d'application à partir du 1<sup>er</sup> avril 2016.

L'alinéa 2 prévoit que les articles relatifs aux modifications apportées à 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/CE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, sont d'application depuis le 1<sup>er</sup> avril 2015.

L'alinéa 3 prévoit que l'article relatif à la modification de l'ordonnance du 29 juillet 2015 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, en ce qui concerne les membres du personnel composant le corps de fonctionnaires, sera d'application à partir d'une date qui sera déterminée par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'alinéa 4 prévoit que l'article relatif à la même ordonnance, en ce qui concerne son entrée en vigueur générale et l'exception ayant trait à l'introduction des demandes d'exonération et du traitement des réclamations qui y sont liées, entre en vigueur à partir de la date à laquelle l'ordonnance commentée sera publiée au Moniteur belge. L'article déterminant les différentes dates d'entrée en vigueur des articles de l'ordonnance commentée entre également en

de vragen om vrijstelling ingediend kunnen worden voordat de bepalingen met betrekking tot de kilometerheffing uitwerking beginnen te hebben.

Zo zullen artikel 11 van de ordonnantie van 29 juli 2015, dat voorziet in de vier gevallen waarin een voertuig vrijgesteld kan worden van deze heffing, alsook artikel 32 van dezelfde ordonnantie, dat de bezwaren tegen een vrijstellingsweigering door de fiscale administratie behandelt, vroeger van kracht worden dan de andere bepalingen van de ordonnantie.

Volledigheidshalve wordt ook een datum vastgesteld waarop de administratieve verwerking van deze vrijstellingsaanvragen en de daaraan verbonden bezwaren van start kan gaan.

## HOOFDSTUK 5 Inwerkingtreding

### Artikel 9

Het eerste lid stelt dat de artikelen met betrekking tot de wijzigingen aangebracht aan het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen van toepassing zullen zijn vanaf 1 april 2016.

Het tweede lid stelt dat de artikelen met betrekking tot de wijzigingen aangebracht aan 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, van toepassing zijn sinds 1 april 2015.

Het derde lid stelt dat het artikel met betrekking tot de wijziging van de ordonnantie 29 juli 2015 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, wat de personeelsleden betreft die het ambtenarenkorps uitmaken, van toepassing zal zijn vanaf een datum die bepaald zal worden door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Het vierde lid stelt dat het artikel met betrekking tot dezelfde ordonnantie, wat de algemene inwerkingtreding ervan betreft en de uitzondering die verband houdt met de vrijstellingsaanvragen en de behandeling van de bezwaren die daarmee verband houden, in werking zal treden vanaf de datum waarop de becommentarieerde ordonnantie gepubliceerd zal worden in het Belgisch Staatsblad. Ook het artikel dat de verschillende data van inwerkingtreding van de

vigueur le jour de la publication de cette ordonnance au *Moniteur belge*.

Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,

Guy VANHENGEL

verschillende artikelen van de becommentarieerde ordonnantie bevat, treedt in werking op de dag van de publicatie van deze ordonnantie in het *Belgisch Staatsblad*.

De Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

Guy VANHENGEL



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

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE**

**portant diverses modifications  
en matière de fiscalité routière  
sur les poids lourds**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement, est chargé, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

**CHAPITRE 1<sup>er</sup>  
Disposition générale**

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

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

**CHAPITRE 2  
Modifications du Code des taxes  
assimilées aux impôts sur les revenus**

*Article 2*

L'article 9, point E), du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, est remplacé par ce qui suit :

« E. Véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises

1° Pour les véhicules à moteur ou les ensembles de véhicules, destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes, la taxe est de 0 euro.

Pour les véhicules à moteur ou les ensembles de véhicules, destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est de 12 tonnes ou plus, la taxe est calculée en fonction du nombre d'essieux du véhicule et de la nature de la suspension, selon les dispositions et tableaux suivants :

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

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende diverse wijzigingen  
met betrekking tot de wegfiscaliteit  
van zware voertuigen**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op de voordracht van de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking, wordt ermee belast, in naam van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt :

**HOOFDSTUK 1  
Algemene bepaling**

*Artikel 1*

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

**HOOFDSTUK 2  
Wijzigingen van het Wetboek van de met  
de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen**

*Artikel 2*

Artikel 9, punt E), van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt vervangen als volgt :

« E. Motorvoertuigen of samengestelde voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen

1° Voor de motorvoertuigen of de samengestelde voertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, waarvan de maximaal toegelaten massa 3,5 ton overschrijdt, maar minder bedraagt dan 12 ton, bedraagt de belasting 0 euro.

Voor de motorvoertuigen of de samengestelde voertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, waarvan de maximaal toegelaten massa 12 ton of meer bedraagt, wordt de belasting, afhankelijk van het aantal assen van het voertuig en de aard van de ophanging, berekend volgens de volgende bepalingen en tabellen :

Tableau 1 – Véhicules à moteur solos

La masse maximale autorisée (MMA) à prendre en compte pour l'application du tableau figurant ci-dessous est la masse maximale autorisée propre du véhicule à moteur.

Tabel 1 – Alleenrijdende motorvoertuigen

De in aanmerking te nemen maximaal toegelaten massa (MTM) voor de toepassing van onderstaande tabel is de eigen maximaal toegelaten massa van het motorvoertuig.

VEHICULES À MOTEUR / MOTORVOERTUIGEN			
Nombre d'essieux et MMA (en tonnes) Aantal assen en MTM (in ton)		Tarif (en EUR / an) / Tarief (in EUR / jaar)	
Egale à ou supérieure à – Gelijk aan of meer dan	Inférieure à – Minder dan	Suspension pneumatique ou reconnue équivalente (*) de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering (*) van de aangedreven as(sen)	Autres systèmes de suspension de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Andere ophangsystemen van de aangedreven as(sen)
2 essieux au plus / Hoogstens 2 assen			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15		121	274
3 essieux / 3 assen			
12	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23		222	345
4 essieux / 4 assen			
12	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29		362	537
Plus de 4 essieux / Meer dan 4 assen			
12	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29		362	537

(\*) Suspension reconnue équivalente selon la définition reprise dans l'annexe II à la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO, L 235 du 17 septembre 1996, p. 59).

(\*) Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage II bij richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en internationale verkeer maximaal toegelaten afmetingen, en van de in het internationale verkeer toegestane gewichten (PB, L 235 van 17 september 1996, blz. 59).

Tableau 2 – Ensemble de véhicules

La masse maximale autorisée (MMA) à prendre en compte pour l'application du tableau figurant ci-dessous est la somme des masses maximales autorisées propres aux véhicules qui font partie de l'ensemble.

Tableau 2 – Samengestelde voertuigen

De in aanmerking te nemen maximaal toegelaten massa (MTM) voor de toepassing van de onderstaande tabel is de som van de eigen maximaal toegelaten massa's van de voertuigen die deel uitmaken van het samenstel.

COMBINAISONS (VEHICULES ARTICULES ET ENSEMBLES) / COMBINATIES (GELEDE VOERTUIGEN EN SAMENSTELLEN)			
Nombre d'essieux et MMA (en tonnes) Aantal assen en MTM (in ton)		Tarif (en EUR / an) / Tarief (in EUR / jaar)	
Egale à ou supérieure à – Gelijk aan of meer dan	Inférieure à – Minder dan	Suspension pneumatique ou reconnue équivalente (*) de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering (*) van de aangedreven as(sen)	Autres systèmes de suspension de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Andere ophangsystemen van de aangedreven as(sen)
2 essieux + 1 / 2 + 1 assen			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25		175	307
2 essieux + 2 / 2 + 2 assen			
12	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33		465	706
2 essieux + 3 / 2 + 3 assen			
12	38	370	515
38		515	700
3 essieux + 2 au plus / 3 + hoogstens 2 assen			
12	38	327	454
38	40	454	628
40		628	929
3 essieux + 3 ou autres combinaisons / 3 + 3 assen of andere combinaties			
12	38	186	225
38	40	225	336
40		336	535

(\*) Suspension reconnue équivalente selon la définition reprise dans l'annexe II à la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO, L 235 du 17 septembre 1996, p. 59).

(\*) Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage II bij richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en internationale verkeer maximaal toegelaten afmetingen, en van de in het internationale verkeer toegestane gewichten (PB, L 235 van 17 september 1996, blz. 59).

2° Par dérogation au 1°, pour les véhicules à moteur ou les ensembles de véhicules, qui ne sont pas soumis au prélèvement kilométrique et qui sont destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes, la taxe est calculée en fonction du nombre d'essieux du véhicule et de la nature de la suspension, selon les dispositions et les tableaux suivants :

Tableau 1 – Véhicules à moteur solos

La masse maximale autorisée (MMA) à prendre en compte pour l'application du tableau figurant ci-dessous est la masse maximale autorisée propre du véhicule à moteur.

2° In afwijking van 1° wordt de belasting voor de motorvoertuigen of samengestelde voertuigen, die niet onderhevig zijn aan de kilometerheffing en die bestemd voor het vervoer van goederen, waarvan de maximaal toegelaten massa 3,5 ton overschrijdt maar niet hoger is dan 12 ton, afhankelijk van het aantal assen van het voertuig en de aard van de ophanging berekend volgens de volgende bepalingen en tabellen :

Tabel 1 – Alleenrijdende motorvoertuigen

De in aanmerking te nemen maximaal toegelaten massa (MTM) voor de toepassing van onderstaande tabel is de eigen maximaal toegelaten massa van het motorvoertuig.

VEHICULES À MOTEUR / MOTORVOERTUIGEN

Nombre d'essieux et MMA (en kg) Aantal assen en MTM (in kg)		Tarif (en EUR / an) / Tarief (in EUR / jaar)	
Egale à ou supérieure à – Gelijk aan of meer dan	Inférieure à – Minder dan	Suspension pneumatique ou reconnue équivalente (*) de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering (*) van de aangedreven as(sen)	Autres systèmes de suspension de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Andere ophangsystemen van de aangedreven as(sen)
2 essieux au plus / Hoogstens 2 assen			
3.501	4.000	59,97	74,96
4.000	5.000	74,96	93,70
5.000	6.000	89,94	112,44
6.000	7.000	104,93	131,19
7.000	8.000	119,93	149,93
8.000	9.000	134,68	168,37
9.000	10.000	149,68	187,11
10.000	11.000	164,68	205,85
11.000	12.000	179,67	224,59
3 essieux / 3 assen			
3.501	12.000	209,67	299,55
4 essieux / 4 assen			
3.501	12.000	248,44	414,08
Plus de 4 essieux / Meer dan 4 assen			
3.501	4.000	59,97	74,96
4.000	5.000	74,96	93,70
5.000	6.000	89,94	112,44
6.000	7.000	104,93	131,19
7.000	8.000	119,93	149,93
8.000	9.000	134,68	168,37
9.000	10.000	149,68	187,11
10.000	11.000	164,68	205,85
11.000	12.000	179,67	224,59

(\*) Suspension reconnue équivalente selon la définition reprise dans l'annexe II à la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO, L 235 du 17 septembre 1996, p. 59).

(\*) Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage II bij richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en internationale verkeer maximaal toegelaten afmetingen, en van de in het internationale verkeer toegestane gewichten (PB, L 235 van 17 september 1996, blz. 59).

Tableau 2 – Ensemble de véhicules

La masse maximale autorisée (MMA) à prendre en compte pour l'application du tableau figurant ci-dessous est la somme des masses maximales autorisées propres aux véhicules qui font partie de l'ensemble.

Tabel 2 – Samengestelde voertuigen

De in aanmerking te nemen maximaal toegelaten massa (MTM) voor de toepassing van de onderstaande tabel is de som van de eigen maximaal toegelaten massa's van de voertuigen die deel uitmaken van het samenstel.

COMBINAISONS (VEHICULES ARTICULES ET ENSEMBLES) / COMBINATIES (GELEDE VOERTUIGEN EN SAMENSTELLEN)			
Nombre d'essieux et MMA (en kg) Aantal assen en MTM (in kg)		Tarif (en EUR / an) / Tarief (in EUR / jaar)	
Egale à ou supérieure à – Gelijk aan of meer dan	Inférieure à – Minder dan	Suspension pneumatique ou reconnue équivalente (*) de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering (*) van de aangedreven as(sen)	Autres systèmes de suspension de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Andere ophangsystemen van de aangedreven as(sen)
2 essieux + 1 / 2 + 1 assen			
3.501	4.000	59,97	74,96
4.000	5.000	74,96	93,70
5.000	6.000	89,94	112,44
6.000	7.000	104,93	131,19
7.000	8.000	119,93	149,93
8.000	9.000	134,68	168,37
9.000	10.000	149,68	187,11
10.000	11.000	164,68	205,85
11.000	12.000	179,67	224,59
2 essieux + 2 / 2 + 2 assen			
3.501	12.000	260,29	449,48
2 essieux + 3 / 2 + 3 assen			
3.501	12.000	471,00	648,79
3 essieux + 2 au plus / 3 + hoogstens 2 assen			
3501	12.000	429,20	648,79
3 essieux + 3 / 3 + 3 assen			
3.501	12.000	286,07	648,79
Autres combinaisons / Andere combinaties			
3.501	4.000	59,97	74,96
4.000	5.000	74,96	93,70
5.000	6.000	89,94	112,44
6.000	7.000	104,93	131,19
7.000	8.000	119,93	149,93
8.000	9.000	134,68	168,37
9.000	10.000	149,68	187,11
10.000	11.000	164,68	205,85
11.000	12.000	179,67	224,59

(\*) Suspension reconnue équivalente selon la définition reprise dans l'annexe II à la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO, L 235 du 17 septembre 1996, p. 59). ».

(\*) Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage II bij richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en internationale verkeer maximaal toegelaten afmetingen, en van de in het internationale verkeer toegestane gewichten (PB, L 235 van 17 september 1996, blz. 59). ».

*Article 3*

Dans le même Code, il est inséré un article *9bis* rédigé comme suit :

« § 1<sup>er</sup>. – Pour l'exercice d'imposition 2016, le montant de la taxe annuelle de circulation visée à l'article 9, point E), est calculé comme suit : « le montant de la taxe de circulation calculé de la façon visée à l'article 9, point E), tel que modifié par l'article 2 de la présente ordonnance pour la période à taxer comprise entre le 1<sup>er</sup> avril 2016 et le 31 décembre 2016 inclus + le montant de la taxe de circulation calculé de la façon visée à l'article 9, point E), tel qu'il était en vigueur avant sa modification par l'article 2 de la présente ordonnance pour la période à taxer comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et le 31 mars 2016 inclus.

§ 2. – Le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa deux, des articles *36ter* et *36quater* n'est pas d'application pour l'exercice d'imposition 2016, pour les véhicules taxés selon l'article 9, point E). ».

*Article 4*

L'article 10 du même Code est complété par un paragraphe 3, rédigé comme suit :

« Le paragraphe précédent ne s'applique pas aux véhicules visés aux articles 9, point E) et *9bis*. ».

## CHAPITRE 3

**Modifications 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 du Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une eurovignette, conformément à la directive 93/89/CE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993**

*Article 5*

Dans 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 du Luxembourg, et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une eurovignette, conformément à la directive 93/89/CE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

« Pour les véhicules visés à l'article 4, deuxième alinéa, il est accordé sur la demande du redevable :

- 1° un remboursement proportionnel de l'eurovignette à concurrence des périodes d'inactivité du véhicule pendant la période imposable;
- 2° par dérogation au 1°, en raison de la décision de la Belgique, partie à l'Accord du 9 février 1994 visé à l'article 1er, de mettre fin à la perception du droit d'usage sur son réseau routier et d'instaurer un péage pour le 1<sup>er</sup> avril 2016, modifiant ainsi le territoire imposable commun en matière de droit d'usage, pour les véhicules visés à l'article 4, deuxième alinéa, un remboursement égal, pour toute vignette acquise du 2 avril 2015 au 31 mars 2016 inclus, au montant relatif aux jours d'inactivité du véhicule calculé proportionnellement au montant annuel conformément à l'article 12, § *2bis*, alinéa 2.

*Artikel 3*

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel *9bis* ingevoegd luidende :

« § 1. – Voor het belastingjaar 2016 wordt het bedrag van de verkeersbelasting bedoeld in artikel 9, punt E), als volgt berekend : « het bedrag van de verkeersbelasting berekend op de wijze zoals bedoeld in artikel 9, punt E), zoals gewijzigd door artikel 2 van deze ordonnantie, voor de periode van 1 april 2016 tot en met 31 december 2016 + het bedrag van de verkeersbelasting berekend op de wijze zoals bedoeld in artikel 9, punt E), zoals het in werking was voor zijn wijziging door artikel 2 van deze ordonnantie voor de belastbare periode tussen 1 januari 2016 tot en met 31 maart 2016.

§ 2. – Paragraaf 1, tweede lid, van de artikelen *36ter* en *36quater* is niet van toepassing voor het belastingjaar 2016, voor de voertuigen belast krachtens artikel 9, punt E). ».

*Artikel 4*

Artikel 10 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende :

« De vorige paragraaf is niet van toepassing op de voertuigen bedoeld in artikelen 9, punt E) en *9bis*. ».

## HOOFDSTUK 3

**Wijzigingen 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**

*Artikel 5*

In 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, wordt paragraaf 2 vervangen als volgt :

« Voor de voertuigen bedoeld in artikel 4, tweede lid wordt op vraag van de belastingplichtige :

- 1° een proportionele terugbetaling van het eurovignet pro rata van de periode van inactiviteit van het voertuig gedurende de belastbare periode toegekend;
- 2° in afwijking van 1°, omwille van de beslissing van België, partij bij het akkoord van 9 februari 1994 bedoeld in artikel 1, om een einde te maken aan de inning van het gebruiksrecht op zijn wegennet en om een tolheffing in te voeren vanaf 1 april 2016, en aldus het gemeenschappelijk belastbaar grondgebied inzake het gebruiksrecht voor de in artikel 4, tweede lid bedoelde voertuigen te wijzigen, wordt, voor alle vignetten verkregen vanaf 2 april 2015 tot en met 31 maart 2016, een terugbetaling voorzien ten belope van de dagen inactiviteit van het voertuig, proportioneel berekend op het jaarbedrag overeenkomstig artikel 12, § *2bis*, tweede lid.

Ce remboursement est égal à un douzième ou deux douzièmes du montant annuel selon que les périodes d'inactivité du véhicule atteignent respectivement 30 ou 60 jours. Le montant à rembourser est diminué d'un montant de 25 euros au titre de frais administratifs.

La demande doit être introduite auprès du directeur régional responsable du service chargé de la perception de l'eurovignette au plus tard, dans un délai de 6 mois à compter du dernier jour de la période imposable.

Le Gouvernement détermine la manière dont être prouvée l'inactivité du véhicule en cas de demande de remboursement partiel de l'eurovignette.

La demande de remboursement visée au présent paragraphe doit être introduite avant le 30 décembre 2016. ».

#### Article 6

Dans l'article 12 de la même loi, il est inséré un paragraphe *2bis*, rédigé comme suit :

« En raison de la décision de la Belgique, partie à l'Accord du 9 février 1994 visé à l'article 1<sup>er</sup>, de mettre fin à la perception du droit d'usage sur son réseau routier et d'instaurer un prélèvement kilométrique à partir du 1<sup>er</sup> avril 2016, modifiant ainsi le territoire imposable commun en matière de droit d'usage, pour les véhicules visés à l'article 4, deuxième alinéa, il est accordé, automatiquement par le service compétent un remboursement pour tout eurovignette acquise entre le 2 avril 2015 et le 31 mars 2016 inclus.

Ce remboursement est égal à la partie proportionnelle du montant annuel de l'eurovignette liée aux jours consécutifs encore couverts par l'eurovignette à partir du 1<sup>er</sup> avril 2016. ».

#### CHAPITRE 4

##### **Modifications de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus et utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'eurovignette**

#### Article 7

L'article 22 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 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 est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

« Le corps de fonctionnaires visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> peut être composé de fonctionnaires contractuels et de fonctionnaires statutaires. ».

#### Article 8

L'article 42 de la même ordonnance, est remplacé par ce qui suit :

« § 1<sup>er</sup>. – La présente ordonnance entre en vigueur à la date prévue par le Gouvernement, et au plus tôt le 1<sup>er</sup> avril 2016.

§ 2. – Par dérogation au paragraphe premier, les articles 11 et 32 entrent en vigueur le [date].

Les demandes d'exonération et les réclamations y liées peuvent être traitées dès le [date]. ».

De voornoemde terugbetalingen zijn gelijk aan één twaalfde of twee twaalfden van de het jaarlijkse bedrag afhankelijk van het feit of de periodes van inactiviteit respectievelijk 30 of 60 dagen bereiken. Het terug te betalen bedrag wordt verminderd met een bedrag van 25 euro ten titel van administratieve kost.

De vraag moet worden ingediend bij de gewestelijk directeur verantwoordelijk voor de dienst belast met de ontvangst van het eurovignet ten laatste binnen een termijn van 6 maanden te rekenen vanaf de laatste dag van de belastbare periode.

De Regering bepaalt de manier waarop moet de inactiviteit van het voertuig moet worden aangetoond in het kader van de vraag om de gedeeltelijke terugbetaling van het eurovignet.

De in deze paragraaf bedoelde aanvraag om terugbetaling moet worden gedaan vóór 30 december 2016. ».

#### Artikel 6

In artikel 12 van dezelfde wet wordt een paragraaf *2bis* ingevoegd luidende :

« Omwille van de beslissing van België, partij bij het akkoord van 9 februari 1994 bedoeld in artikel 1, om een einde te maken aan de inning van het gebruiksrecht op zijn wegennet en om een kilometerheffing in te voeren vanaf 1 april 2016, en aldus het gemeenschappelijk belastbaar grondgebied inzake het gebruiksrecht te wijzigen, wordt, door de bevoegde dienst, voor de voertuigen bedoeld in artikel 4, tweede lid, een automatische terugbetaling toegekend voor eurovignetten verkregen tussen 2 april 2015 tot en met 31 maart 2016.

Deze terugbetaling is gelijk aan het proportionele deel van het jaarbedrag van het eurovignet dat overeenstemt met de opeenvolgende dagen die nog gedekt zijn door het eurovignet vanaf 1 april 2016. ».

#### HOOFDSTUK 4

##### **Wijzigingen van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, te vervanging van het eurovignet**

#### Artikel 7

Artikel 22 van de ordonnantie van 29 juli 2015 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, wordt aangevuld met een lid luidende :

« Het korps van ambtenaren bedoeld in het eerste lid kan bestaan uit statutaire en contractuele ambtenaren. ».

#### Artikel 8

Artikel 42 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen als volgt :

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

§ 2. – In afwijking van paragraaf 1 treden de artikelen 11 en 32 in werking op [datum].

De vragen om vrijstelling en de eraan verbonden bezwaren kunnen worden behandeld vanaf [datum]. ».

CHAPITRE 5  
Entrée en vigueur

*Article 9*

Les articles 2, 3 et 4 entrent en vigueur le premier avril 2016.

Les articles 5 et 6 produisent leurs effets le 1<sup>er</sup> avril 2015.

L'article 7 entre en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'article 8 entre en vigueur le jour de la publication de la présente ordonnance au *Moniteur belge*.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président,

Rudi VERVOORT

Le Ministre de la Région de Bruxelles Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,

Guy VANHENGEL

HOOFDSTUK 5  
Inwerkingtreding

*Artikel 9*

De artikelen 2, 3 en 4 treden in werking op 1 april 2016.

De artikelen 5 en 6 hebben uitwerking met ingang van 1 april 2015.

Artikel 7 treedt in werking op een door de regering te bepalen datum.

Artikel 8 treedt in werking op de dag van de publicatie van deze ordonnan­tie in het *Belgisch Staatsblad*.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-President,

Rudi VERVOORT

De Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelings­samenwerking,

Guy VANHENGEL



## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre des vacations, saisi par le Ministre de la Région de Bruxelles Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement, le 9 février 2016, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un avant-projet d'ordonnance « portant diverses modifications en matière de fiscalité routière sur les poids lourds » a donné l'avis (n° 58.949/4) suivant :

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

La lettre s'exprime en ces termes :

« Het verzoek om spoedbehandeling is gemotiveerd door het feit dat per 1 april 2016 in de drie gewesten een kilometerheffing wordt ingevoerd voor vrachtwagens, ter vervanging van het eurovignet. Om te voorkomen dat vervoerders vanaf die datum een te zware fiscale last of een verboden dubbele belasting zouden ondergaan wordt voorzien in een aantal correctieve maatregelen die zo snel mogelijk en uiterlijk tegen 31 maart 2016 dienen te worden gestemd door het Brussels Parlement. »

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

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

### FORMALITÉS PRÉALABLES

1. La note au Gouvernement mentionne que le test « genre » a été complété et est annexé à cette note. Ce document ne se trouvant pas dans le dossier transmis à la section de législation du Conseil d'État, il appartient à l'auteur de l'avant-projet de veiller au bon accomplissement de cette formalité préalable.

2. Il revient à l'auteur de l'avant-projet de veiller à mener à bonne fin l'accomplissement des deux autres formalités préalables mentionnées dans la délibération du Gouvernement du 4 février 2016, à savoir la concertation avec l'Autorité fédérale et l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale.

### EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

1. L'avant-projet d'ordonnance doit être précédé d'un arrêté de présentation.

2. À l'article 9, point E), en projet, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (article 2 de l'avant-projet), il convient de remplacer les références faites à l'annexe II de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 « fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international », par des références au texte de droit interne qui en assure la transposition, à savoir l'annexe 14, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 « portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ».

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 9 februari 2016, door de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking, verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen, een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie « houdende diverse wijzigingen met betrekking tot de wegfiscaliteit van zware voertuigen » heeft het volgende advies (nr. 58.949/4) gegeven :

Overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 3<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

*In casu* luidt de motivering in de brief als volgt :

« Het verzoek om spoedbehandeling is gemotiveerd door het feit dat per 1 april 2016 in de drie gewesten een kilometerheffing wordt ingevoerd voor vrachtwagens, ter vervanging van het eurovignet. Om te voorkomen dat vervoerders vanaf die datum een te zware fiscale last of een verboden dubbele belasting zouden ondergaan wordt voorzien in een aantal correctieve maatregelen die zo snel mogelijk en uiterlijk tegen 31 maart 2016 dienen te worden gestemd door het Brussels Parlement. »

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 3<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

### VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. In de nota aan de Regering wordt gesteld dat de « gendertest » is uitgevoerd en als bijlage bij die nota is gevoegd. Aangezien dat document zich niet bevindt in het dossier dat aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State is overgezonden, staat het aan de steller van het voorontwerp om erop toe te zien dat dit voorafgaand vormvereiste naar behoren vervuld wordt.

2. De steller van voorontwerp moet er eveneens op toezien dat de twee overige voorafgaande vormvereisten die vermeld zijn in de beslissing van de Regering van 4 februari 2016, namelijk het overleg met de federale overheid en het advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, naar behoren vervuld worden.

### ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

1. Het voorontwerp van ordonnantie moet worden voorafgegaan door een indieningsbesluit.

2. In het ontworpen artikel 9, punt E), van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (artikel 2 van het voorontwerp), behoren de verwijzingen naar bijlage II bij richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 « houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten », vervangen te worden door verwijzingen naar de tekst van intern recht die voorziet in de omzetting ervan, namelijk bijlage 14, bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 « houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen ».

3. À l'article 3 de l'avant-projet, il convient de remplacer la première fois les mots « de la présente ordonnance » par la mention complète de l'ordonnance avec sa date et son intitulé. La deuxième occurrence sera remplacée par les mots « de la même ordonnance ».

4. Compte tenu de l'entrée en vigueur de l'article 8 le jour de la publication de l'ordonnance au *Moniteur belge*, il convient qu'il en soit de même pour l'article 9.

La chambre était composée de

Monsieur	P. LIENARDY,	président de chambre,
Madame	M. BAGUET,	
Messieurs	B. BLERO,	conseillers d'État,
	C. BEHRENDT	assesseurs de la section de
	J. ENGLEBERT,	législation,
Madame	A.-C. VAN GEERSDAELE,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIENARDY.

<i>Le Greffier,</i>	<i>Le Président,</i>
A.-C. VAN GEERSDAELE	P. LIENARDY

3. In artikel 3 van het voorontwerp dienen de woorden « van deze ordonnantie » de eerste maal vervangen te worden door de vermelding van alle identificatiegegevens van de ordonnantie met inbegrip van de datum en het opschrift ervan. Bij de tweede verwijzing schrijft men « van dezelfde ordonnantie ».

4. Gelet op het feit dat artikel 8 in werking treedt de dag waarop de ordonnantie in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt, zou hetzelfde moeten gelden voor artikel 9.

De kamer is samengesteld uit

De Heer	P. LIENARDY,	kamervoorzitter,
Mevrouw	M. BAGUET,	
De Heren	B. BLERO,	staatsraden,
	C. BEHRENDT	assessoren van de afdeling
	J. ENGLEBERT,	wetgeving,
Mevrouw	A.-C. VAN GEERSDAELE,	greffier.

Het verslag is uitgebracht door de Heer Y. CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

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

<i>De Griffier,</i>	<i>De Voorzitter,</i>
A.-C. VAN GEERSDAELE	P. LIENARDY

**PROJET D'ORDONNANCE****portant diverses modifications  
en matière de fiscalité routière  
sur les poids lourds**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre de la Région de Bruxelles Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre de la Région de Bruxelles Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement, est chargé, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

**CHAPITRE 1<sup>er</sup>**  
**Disposition générale**

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

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

**CHAPITRE 2**  
**Modifications du Code des taxes  
assimilées aux impôts sur les revenus**

*Article 2*

L'article 9, point E), du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus est remplacé par ce qui suit :

« E. Véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises

1° Pour les véhicules à moteur ou les ensembles de véhicules, destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes, la taxe est de 0 euro.

Pour les véhicules à moteur ou les ensembles de véhicules, destinés au transport de marchandises, dont la

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE****houdende diverse wijzigingen  
met betrekking tot de wegfiscaliteit  
van zware voertuigen**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op de voordracht van de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking, wordt ermee belast, in naam van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt :

**HOOFDSTUK 1**  
**Algemene bepaling**

*Artikel 1*

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

**HOOFDSTUK 2**  
**Wijzigingen van het Wetboek van de met de  
inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen**

*Artikel 2*

Artikel 9, punt E), van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt vervangen als volgt :

« E. Motorvoertuigen of samengestelde voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen

1° Voor de motorvoertuigen of de samengestelde voertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, waarvan de maximaal toegelaten massa 3,5 ton overschrijdt, maar minder bedraagt dan 12 ton, bedraagt de belasting 0 euro.

Voor de motorvoertuigen of de samengestelde voertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, waarvan

masse maximale autorisée est de 12 tonnes ou plus, la taxe est calculée en fonction du nombre d'essieux du véhicule et de la nature de la suspension, selon les dispositions et tableaux suivants:

*Tableau 1 – Véhicules à moteur solos*

La masse maximale autorisée (MMA) à prendre en compte pour l'application du tableau figurant ci-dessous est la masse maximale autorisée propre du véhicule à moteur.

de maximaal toegelaten massa 12 ton of meer bedraagt, wordt de belasting, afhankelijk van het aantal assen van het voertuig en de aard van de ophanging, berekend volgens de volgende bepalingen en tabellen:

*Tabel 1 – Alleenrijdende motorvoertuigen*

De in aanmerking te nemen maximaal toegelaten massa (MTM) voor de toepassing van onderstaande tabel is de eigen maximaal toegelaten massa van het motorvoertuig.

VEHICULES À MOTEUR / MOTORVOERTUIGEN			
Nombre d'essieux et MMA (en tonnes) Aantal assen en MTM (in ton)		Tarif (en EUR / an) / Tarief (in EUR / jaar)	
Egale à ou supérieure à – Gelijk aan of meer dan	Inférieure à – Minder dan	Suspension pneumatique ou reconnue équivalente (*) de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering (*) van de aangedreven as(sen)	Autres systèmes de suspension de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Andere ophangsystemen van de aangedreven as(sen)
2 essieux au plus / Hoogstens 2 assen			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15		121	274
3 essieux / 3 assen			
12	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23		222	345
4 essieux / 4 assen			
12	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29		362	537
Plus de 4 essieux / Meer dan 4 assen			
12	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29		362	537

(\*) Suspension reconnue équivalente selon la définition reprise dans l'annexe 14 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge*, 24 décembre 1998, p. 40885).

(\*) Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage 14 bij koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad*, 24 december 1998, blz. 40885).

Tableau 2 – Ensemble de véhicules

La masse maximale autorisée (MMA) à prendre en compte pour l'application du tableau figurant ci-dessous est la somme des masses maximales autorisées propres aux véhicules qui font partie de l'ensemble.

Tabel 2 – Samengestelde voertuigen

De in aanmerking te nemen maximaal toegelaten massa (MTM) voor de toepassing van de onderstaande tabel is de som van de eigen maximaal toegelaten massa's van de voertuigen die deel uitmaken van het samenstel.

COMBINAISONS (VEHICULES ARTICULES ET ENSEMBLES) / COMBINATIES (GELEDE VOERTUIGEN EN SAMENSTELLEN)			
Nombre d'essieux et MMA (en tonnes) Aantal assen en MTM (in ton)		Tarif (en EUR / an) / Tarief (in EUR / jaar)	
Egale à ou supérieure à – Gelijk aan of meer dan	Inférieure à – Minder dan	Suspension pneumatique ou reconnue équivalente (*) de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering (*) van de aangedreven as(sen)	Autres systèmes de suspension de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Andere ophangsystemen van de aangedreven as(sen)
2 essieux + 1 / 2 + 1 assen			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25		175	307
2 essieux + 2 / 2 + 2 assen			
12	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33		465	706
2 essieux + 3 / 2 + 3 assen			
12	38	370	515
38		515	700
3 essieux + 2 au plus / 3 + hoogstens 2 assen			
12	38	327	454
38	40	454	628
40		628	929
3 essieux + 3 ou autres combinaisons / 3 + 3 assen of andere combinaties			
12	38	186	225
38	40	225	336
40		336	535

(\*) Suspension reconnue équivalente selon la définition reprise dans l'annexe 14 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge*, 24 décembre 1998, p. 40885).

(\*) Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage 14 bij koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad*, 24 december 1998, blz. 40885).

2° Par dérogation au 1°, pour les véhicules à moteur ou les ensembles de véhicules qui ne sont pas soumis au prélèvement kilométrique et qui sont destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes, la taxe est calculée en fonction du nombre d'essieux du véhicule et de la nature de la suspension, selon les dispositions et les tableaux suivants :

*Tableau 1 – Véhicules à moteur solos*

La masse maximale autorisée (MMA) à prendre en compte pour l'application du tableau figurant ci-dessous est la masse maximale autorisée propre du véhicule à moteur.

2° In afwijking van 1° wordt de belasting voor de motorvoertuigen of samengestelde voertuigen, die niet onderhevig zijn aan de kilometerheffing en die bestemd zijn voor het vervoer van goederen, waarvan de maximaal toegelaten massa 3,5 ton overschrijdt maar niet hoger is dan 12 ton, afhankelijk van het aantal assen van het voertuig en de aard van de ophanging berekend volgens de volgende bepalingen en tabellen:

*Tabel 1 – Alleenrijdende motorvoertuigen*

De in aanmerking te nemen maximaal toegelaten massa (MTM) voor de toepassing van onderstaande tabel is de eigen maximaal toegelaten massa van het motorvoertuig.

VEHICULES À MOTEUR / MOTORVOERTUIGEN

Nombre d'essieux et MMA (en kg) Aantal assen en MTM (in kg)		Tarif (en EUR / an) / Tarief (in EUR / jaar)	
Egale à ou supérieure à – Gelijk aan of meer dan	Inférieure à – Minder dan	Suspension pneumatique ou reconnue équivalente (*) de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering (*) van de aangedreven as(sen)	Autres systèmes de suspension de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Andere ophangsystemen van de aangedreven as(sen)
2 essieux au plus / Hoogstens 2 assen			
3.501	4.000	59,97	74,96
4.000	5.000	74,96	93,70
5.000	6.000	89,94	112,44
6.000	7.000	104,93	131,19
7.000	8.000	119,93	149,93
8.000	9.000	134,68	168,37
9.000	10.000	149,68	187,11
10.000	11.000	164,68	205,85
11.000	12.000	179,67	224,59
3 essieux / 3 assen			
3.501	12.000	209,67	299,55
4 essieux / 4 assen			
3.501	12.000	248,44	414,08
Plus de 4 essieux / Meer dan 4 assen			
3.501	4.000	59,97	74,96
4.000	5.000	74,96	93,70
5.000	6.000	89,94	112,44
6.000	7.000	104,93	131,19
7.000	8.000	119,93	149,93
8.000	9.000	134,68	168,37
9.000	10.000	149,68	187,11
10.000	11.000	164,68	205,85
11.000	12.000	179,67	224,59

(\*) Suspension reconnue équivalente selon la définition reprise dans l'annexe 14 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge*, 24 décembre 1998, p. 40885).

(\*) Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage 14 bij koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad*, 24 december 1998, blz. 40885).

Tableau 2 – Ensemble de véhicules

La masse maximale autorisée (MMA) à prendre en compte pour l'application du tableau figurant ci-dessous est la somme des masses maximales autorisées propres aux véhicules qui font partie de l'ensemble.

Tabel 2 – Samengestelde voertuigen

De in aanmerking te nemen maximaal toegelaten massa (MTM) voor de toepassing van de onderstaande tabel is de som van de eigen maximaal toegelaten massa's van de voertuigen die deel uitmaken van het samenstel.

COMBINAISONS (VEHICULES ARTICULES ET ENSEMBLES) / COMBINATIES (GELEDE VOERTUIGEN EN SAMENSTELLEN)			
Nombre d'essieux et MMA (en kg) Aantal assen en MTM (in kg)		Tarif (en EUR / an) / Tarief (in EUR / jaar)	
Egale à ou supérieure à – Gelijk aan of meer dan	Inférieure à – Minder dan	Suspension pneumatique ou reconnue équivalente (*) de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering (*) van de aangedreven as(sen)	Autres systèmes de suspension de l'essieu ou des essieux moteur(s) – Andere ophangsystemen van de aangedreven as(sen)
2 essieux + 1 / 2 + 1 assen			
3.501	4.000	59,97	74,96
4.000	5.000	74,96	93,70
5.000	6.000	89,94	112,44
6.000	7.000	104,93	131,19
7.000	8.000	119,93	149,93
8.000	9.000	134,68	168,37
9.000	10.000	149,68	187,11
10.000	11.000	164,68	205,85
11.000	12.000	179,67	224,59
2 essieux + 2 / 2 + 2 assen			
3.501	12.000	260,29	449,48
2 essieux + 3 / 2 + 3 assen			
3.501	12.000	471,00	648,79
3 essieux + 2 au plus / 3 + hoogstens 2 assen			
3501	12.000	429,20	648,79
3 essieux + 3 / 3 + 3 assen			
3.501	12.000	286,07	648,79
Autres combinaisons / Andere combinaties			
3.501	4.000	59,97	74,96
4.000	5.000	74,96	93,70
5.000	6.000	89,94	112,44
6.000	7.000	104,93	131,19
7.000	8.000	119,93	149,93
8.000	9.000	134,68	168,37
9.000	10.000	149,68	187,11
10.000	11.000	164,68	205,85
11.000	12.000	179,67	224,59

(\*) Suspension reconnue équivalente selon la définition reprise dans l'annexe 14 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge*, 24 décembre 1998, p. 40885). ».

(\*) Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage 14 bij koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebereiden moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad*, 24 december 1998, blz. 40885). ».

*Article 3*

Dans le même Code, il est inséré un article *9bis* rédigé comme suit :

« Art. *9bis*. § 1<sup>er</sup>. – Pour l'exercice d'imposition 2016, le montant de la taxe annuelle de circulation visée à l'article 9, point E), est calculé comme suit : le montant de la taxe de circulation calculé de la façon visée à l'article 9, point E), tel que modifié par l'article 2 de l'ordonnance du [...] portant diverses modifications en matière de fiscalité routière sur les poids lourds pour la période à taxer comprise entre le 1<sup>er</sup> avril 2016 et le 31 décembre 2016 inclus + le montant de la taxe de circulation calculé de la façon visée à l'article 9, point E), tel qu'il était en vigueur avant sa modification par l'article 2 de la même ordonnance pour la période à taxer comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et le 31 mars 2016 inclus.

§ 2. – Le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, des articles *36ter* et *36quater* n'est pas d'application pour l'exercice d'imposition 2016, pour les véhicules taxés selon l'article 9, point E). ».

*Article 4*

L'article 10 du même Code est complété par un paragraphe 3, rédigé comme suit :

« § 3. – Le paragraphe précédent ne s'applique pas aux véhicules visés aux articles 9, point E), 1<sup>o</sup>, alinéa 1<sup>er</sup> et *9bis*. ».

## CHAPITRE 3

**Modifications 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 pour les 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 du Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une eurovignette, conformément à la directive 93/89/CE du Conseil des Communauté européennes du 25 octobre 1993**

*Article 5*

Dans 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

*Artikel 3*

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel *9bis* ingevoegd luidend :

« Art. *9bis*. § 1. – Voor het belastingjaar 2016 wordt het bedrag van de verkeersbelasting bedoeld in artikel 9, punt E), als volgt berekend : het bedrag van de verkeersbelasting berekend op de wijze zoals bedoeld in artikel 9, punt E), zoals gewijzigd door artikel 2 van de ordonnantie van [...] houdende diverse wijzigingen met betrekking tot de wegfiscaliteit van zware voertuigen, voor de periode van 1 april 2016 tot en met 31 december 2016 + het bedrag van de verkeersbelasting berekend op de wijze zoals bedoeld in artikel 9, punt E), zoals het in werking was voor zijn wijziging door artikel 2 van dezelfde ordonnantie voor de belastbare periode tussen 1 januari 2016 tot en met 31 maart 2016.

§ 2. – Paragraaf 1, tweede lid, van de artikelen *36ter* en *36quater* is niet van toepassing voor het belastingjaar 2016, voor de voertuigen belast krachtens artikel 9, punt E). ».

*Artikel 4*

Artikel 10 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidend :

« § 3. – De vorige paragraaf is niet van toepassing op de voertuigen bedoeld in artikelen 9, punt E), 1<sup>o</sup>, eerste lid, en *9bis*. ».

## HOOFDSTUK 3

**Wijzigingen 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**

*Artikel 5*

In 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,



du Danemark, du Grand-Duché du Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une eurovignette, conformément à la directive 93/89/CE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« Pour les véhicules visés à l'article 4, deuxième alinéa, il est accordé à la demande du redevable :

- 1° un remboursement proportionnel de l'eurovignette à concurrence des périodes d'inactivité du véhicule pendant la période imposable;
- 2° par dérogation au 1°, en raison de la décision de la Belgique, partie à l'Accord du 9 février 1994 visé à l'article 1<sup>er</sup>, de mettre fin à la perception du droit d'usage sur son réseau routier et d'instaurer un péage pour le 1<sup>er</sup> avril 2016, modifiant ainsi le territoire imposable commun en matière de droit d'usage, pour les véhicules visés à l'article 4, deuxième alinéa, un remboursement égal, pour toute vignette acquise du 2 avril 2015 au 31 mars 2016 inclus, au montant relatif aux jours d'inactivité du véhicule calculé proportionnellement au montant annuel conformément à l'article 12, § 2bis, alinéa 2.

Ce remboursement est égal à un douzième ou deux douzièmes du montant annuel selon que les périodes d'inactivité du véhicule atteignent respectivement 30 ou 60 jours. Le montant à rembourser est diminué d'un montant de 25 euros au titre de frais administratifs.

La demande doit être introduite auprès du directeur régional responsable du service chargé de la perception de l'eurovignette au plus tard dans un délai de six mois à compter du dernier jour de la période imposable.

Le Gouvernement détermine la manière dont doit être prouvée l'inactivité du véhicule en cas de demande de remboursement partiel de l'eurovignette.

La demande de remboursement visée au présent paragraphe doit être introduite avant le 30 décembre 2016. ».

#### Article 6

Dans l'article 12 de la même loi, il est inséré un paragraphe 2bis, rédigé comme suit :

« § 2bis. – En raison de la décision de la Belgique, partie à l'Accord du 9 février 1994 visé à l'article 1<sup>er</sup>, de mettre fin à la perception du droit d'usage sur son réseau routier et d'instaurer un prélèvement kilométrique à partir du 1<sup>er</sup> avril 2016, modifiant ainsi le territoire imposable commun en matière de droit d'usage, pour les véhicules visés à l'ar-

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, wordt paragraaf 2 vervangen als volgt :

« Voor de voertuigen bedoeld in artikel 4, tweede lid wordt op vraag van de belastingplichtige :

- 1° een proportionele terugbetaling van het eurovignet pro rata van de periode van inactiviteit van het voertuig gedurende de belastbare periode toegekend;
- 2° in afwijking van 1°, omwille van de beslissing van België, partij bij het akkoord van 9 februari 1994 bedoeld in artikel 1, om een einde te maken aan de inning van het gebruiksrecht op zijn wegennet en om een tolheffing in te voeren vanaf 1 april 2016, en aldus het gemeenschappelijk belastbaar grondgebied inzake het gebruiksrecht voor de in artikel 4, tweede lid bedoelde voertuigen te wijzigen, wordt, voor alle vignetten verkregen vanaf 2 april 2015 tot en met 31 maart 2016, een terugbetaling voorzien ten belope van de dagen inactiviteit van het voertuig, proportioneel berekend op het jaarbedrag overeenkomstig artikel 12, § 2bis, tweede lid.

De voornoemde terugbetalingen zijn gelijk aan één twaalfde of twee twaalfden van de het jaarlijkse bedrag afhankelijk van het feit of de periodes van inactiviteit respectievelijk 30 of 60 dagen bereiken. Het terug te betalen bedrag wordt verminderd met een bedrag van 25 euro ten titel van administratieve kost.

De vraag moet worden ingediend bij de gewestelijke directeur verantwoordelijk voor de dienst belast met de ontvangst van het eurovignet ten laatste binnen een termijn van zes maanden te rekenen vanaf de laatste dag van de belastbare periode.

De Regering bepaalt de manier waarop de inactiviteit van het voertuig moet worden aangetoond in het kader van de vraag om de gedeeltelijke terugbetaling van het eurovignet.

De in deze paragraaf bedoelde aanvraag om terugbetaling moet worden gedaan vóór 30 december 2016. ».

#### Artikel 6

In artikel 12 van dezelfde wet wordt een paragraaf 2bis ingevoegd luidend :

« § 2bis. – Omwille van de beslissing van België, partij bij het akkoord van 9 februari 1994 bedoeld in artikel 1, om een einde te maken aan de inning van het gebruiksrecht op zijn wegennet en om een kilometerheffing in te voeren vanaf 1 april 2016, en aldus het gemeenschappelijk belastbaar grondgebied inzake het gebruiksrecht te wijzigen, wordt,

ticle 4, deuxième alinéa, il est accordé automatiquement par le service compétent un remboursement pour toute eurovignette acquise entre le 2 avril 2015 et le 31 mars 2016 inclus.

Ce remboursement est égal à la partie proportionnelle du montant annuel de l'eurovignette liée aux jours consécutifs encore couverts par l'eurovignette à partir du 1<sup>er</sup> avril 2016. ».

#### CHAPITRE 4

##### **Modifications de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus et utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'eurovignette**

###### *Article 7*

L'article 22 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 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, est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

« Le corps de fonctionnaires visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> peut être composé de fonctionnaires contractuels et de fonctionnaires statutaires. ».

###### *Article 8*

L'article 42 de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

« § 1<sup>er</sup>. – La présente ordonnance entre en vigueur à la date prévue par le Gouvernement, et au plus tôt le 1<sup>er</sup> avril 2016.

§ 2. – Par dérogation au § 1<sup>er</sup>, les articles 11 et 32 entrent en vigueur le jour de la publication au *Moniteur belge* de l'ordonnance du (...) portant diverses modifications en matière de fiscalité routière sur les poids lourds.

Les demandes d'exonération et les réclamations y liées peuvent être traitées dès le jour de la publication au *Moniteur belge* de l'ordonnance du (...) portant diverses modifications en matière de fiscalité routière sur les poids lourds. ».

door de bevoegde dienst, voor de voertuigen bedoeld in artikel 4, tweede lid, een automatische terugbetaling toegekend voor eurovignetten verkregen tussen 2 april 2015 tot en met 31 maart 2016.

Deze terugbetaling is gelijk aan het proportionele deel van het jaarbedrag van het eurovignet dat overeenstemt met de opeenvolgende dagen die nog gedekt zijn door het eurovignet vanaf 1 april 2016. ».

#### HOOFDSTUK 4

##### **Wijzigingen van de ordonnantie van 29 juli 2015 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**

###### *Artikel 7*

Artikel 22 van de ordonnantie van 29 juli 2015 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, wordt aangevuld met een lid luidend :

« Het korps van ambtenaren bedoeld in het eerste lid kan bestaan uit statutaire en contractuele ambtenaren. ».

###### *Artikel 8*

Artikel 42 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen als volgt :

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

§ 2. – In afwijking van § 1 treden de artikelen 11 en 32 in werking op de dag van de bekendmaking van de ordonnantie van (...) houdende diverse wijzigingen met betrekking tot de wegfiscaliteit van zware voertuigen in het *Belgisch Staatsblad*.

De vragen om vrijstelling en de eraan verbonden bezwaren kunnen worden behandeld vanaf de dag van de bekendmaking van de ordonnantie van (...) houdende diverse wijzigingen met betrekking tot de wegfiscaliteit van zware voertuigen in het *Belgisch Staatsblad*. ».

CHAPITRE 5  
**Entrée en vigueur**

*Article 9*

Les articles 2, 3 et 4 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2016.

Les articles 5 et 6 produisent leurs effets le 1<sup>er</sup> avril 2015.

L'article 7 entre en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les articles 8 et 9 entrent en vigueur le jour de la publication de la présente ordonnance au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 25 février 2016.

Le Ministre-Président,

Rudi VERVOORT

Le Ministre de la Région de Bruxelles Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,

Guy VANHENGEL

HOOFDSTUK 5  
**Inwerkingtreding**

*Artikel 9*

De artikelen 2, 3 en 4 treden in werking op 1 april 2016.

De artikelen 5 en 6 hebben uitwerking met ingang van 1 april 2015.

Artikel 7 treedt in werking op een door de Regering te bepalen datum.

De artikelen 8 en 9 treden in werking op de dag van de bekendmaking van deze ordonnantie in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel, 25 februari 2016.

De Minister-President,

Rudi VERVOORT

De Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

Guy VANHENGEL

