

**PARLEMENT DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

7 MARS 2016

---

**PROJET D'ORDONNANCE**

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

---

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
des Finances et des Affaires générales

par M. Julien UYTTENDAELE (F)

---

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : M. Charles Picqué, Mme Simone Susskind, MM. Julien Uyttendaele, Olivier de Clippele, Emmanuel De Bock, Fabian Maingain, Benoît Cerexhe, Mme Zoé Genot, MM. Stefan Cornelis, Jef Van Damme, Bruno de Lille.

*Membres suppléants* : Mme Nadia El Yousfi, M. Hasan Koyuncu, Mme Annemie Maes, M. Arnaud Verstraete.

*Autre membre* : Mme Céline Delforge.

---

*Voir* :

**Document du Parlement :**

A-316/1 – 2015/2016 : Projet d'ordonnance.

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2015-2016

7 MAART 2016

---

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

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

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Financiën en Algemene Zaken

door de heer Julien UYTTENDAELE (F)

---

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heer Charles Picqué, mevr. Simone Susskind, de heren Julien Uyttendaele, Olivier de Clippele, Emmanuel De Bock, Fabian Maingain, Benoît Cerexhe, mevr. Zoé Genot, de heren Stefan Cornelis, Jef Van Damme, Bruno de Lille.

*Plaatsvervangers* : mevr. Nadia El Yousfi, de heer Hasan Koyuncu, mevr. Annemie Maes, de heer Arnaud Verstraete.

*Andere leden* : mevr. Céline Delforge.

---

*Zie* :

**Stuk van het Parlement :**

A-316/1 – 2015/2016 : Ontwerp van ordonnantie.



## I. Exposé introductif du ministre Guy Vanhengel

Le ministre a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Ce 1<sup>er</sup> avril 2016, le prélèvement kilométrique pour poids lourds, en remplacement de l'eurovignette sera d'application. J'ai envie de dire, enfin, car la mise en œuvre de cette nouvelle taxe dans les trois Régions a nécessité une concertation des plus intenses entre Régions, tant au niveau politique qu'au niveau administratif.

Mais le prélèvement kilométrique est aujourd'hui un fait, et lorsqu'il a été décidé de l'instaurer, le Gouvernement a également décidé, comme mesure d'accompagnement, de diminuer la taxe de circulation pour les camions concernés.

Le présent projet d'ordonnance met en œuvre cette décision de principe. Pour éviter aux transporteurs de subir une charge fiscale trop importante, le texte prévoit ainsi :

- un tarif zéro pour les poids lourds dont la masse maximale autorisée se situe entre 3,5 et 12 tonnes et qui seront soumis au prélèvement kilométrique à partir du 1<sup>er</sup> avril 2016 (pour mémoire, ces véhicules moins lourds n'étaient pas soumis à l'eurovignette);
- un tarif minimum pour les poids lourds dont la masse maximale autorisée est de 12 tonnes ou plus (conformément aux seuils minimaux européens);
- un remboursement proportionnel des eurovignettes déjà acquises, mais dont la validité va au-delà du 1<sup>er</sup> avril 2016, et ce afin d'éviter une double taxation.

D'après les données du SPF Finances, près de 7.000 véhicules sont inscrits en Région de Bruxelles-Capitale et sont à considérer comme soumis au prélèvement kilométrique. Ces véhicules contribuent aujourd'hui à un montant de 2,3 millions d'euros par an aux recettes de la taxe de circulation (sur une recette totale de quelque 140 millions d'euros).

En 2016, ces véhicules seront soumis les 3 premiers mois aux taux actuels de la taxe de circulation et les 9 autres mois (dès l'introduction du prélèvement kilométrique) aux nouveaux taux. La recette escomptée de la taxe de circulation s'élèvera ainsi à 1,7 million d'euros, soit une diminution des recettes de 600.000 euros.

À partir de 2017, les véhicules les plus lourds représenteront encore une recette de 1,5 million d'euros, soit une diminution des recettes de quelque 800.000 euros.

## I. Inleidende uiteenzetting van Minister Guy Vanhengel

De Minister heeft voor de commissieleden volgende toespraak gehouden :

« 1 april 2016. Zoals we met zijn allen weten treedt op deze datum de kilometerheffing voor zware vrachtwagens, ter vervanging van het eurovignet, in werking. Eindelijk zou ik bijna willen zeggen. De invoering van deze nieuwe heffing in de drie gewesten heeft heel wat intensief overleg tussen de drie gewesten vereist, zowel op politiek als op administratief vlak.

Maar ze komt er, en toen werd beslist dat ze er zou komen, besliste de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tevens, als begeleidende maatregel, tot de vermindering van de verkeersbelasting voor de betrokken vrachtwagens.

Het ontwerp van ordonnantie dat vandaag voorligt, geeft uitvoering aan deze principiële beslissing. Om te voorkomen dat vervoerders een te zware fiscale last zouden ondergaan voorziet de tekst in :

- een nultarief voor de vrachtwagens met een maximale toegelaten massa van 3,5 tot 12 ton en die onderhevig zullen zijn aan de kilometerheffing vanaf 1 april 2016 (pro memorie, deze lichtere vrachtwagens dienden voorheen geen eurovignet te betalen);
- een minimumtarief voor de vrachtwagens met een maximale toegelaten massa van 12 ton of meer; dit minimumtarief stemt overeen met de Europese minimumdrempels;
- een evenredige teruggave van reeds aangekochte, niet verbruikte eurovignetten wier geldigheid doorloopt na 1 april 2016, teneinde een dubbele belasting te voorkomen.

Volgens de cijfers van de FOD Financiën staan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een kleine 7.000 voertuigen ingeschreven die in aanmerking komen voor de kilometerheffing. Zij betalen vandaag op jaarbasis 2,3 miljoen euro verkeersbelasting (op een totale ontvangst van zo'n 140 miljoen euro).

In 2016 zullen zij gedurende 3 maanden in de verkeersbelasting belast worden aan de huidige tarieven en 9 maanden (vanaf de invoering van de kilometerheffing) op basis van de nieuwe tarieven. Dit zal in 2016 leiden tot een fiscale ontvangst van 1,7 miljoen euro, of een daling van onze ontvangsten aan verkeersbelasting met 600.000 euro.

Vanaf 2017, zullen de zwaarste voertuigen nog 1,5 miljoen euro betalen, of een daling van onze inkomsten met ongeveer 800.000 euro.

Les moindres recettes en matière de l'eurovignette sont estimées à 4 millions d'euros sur base annuelle.

Quant à la recette du prélèvement kilométrique, celle-ci est estimée en 2016 à 22,6 millions d'euros et à quelque 30 millions d'euros à partir de 2017 (année pleine).

Le Conseil économique et social salue positivement la mise en place de ce dispositif d'accompagnement visant à alléger les charges fiscales sur les transporteurs. Quant au Conseil d'État, il n'a formulé que quelques remarques techniques qui ont toutes été suivies.

Je vous demande donc de bien vouloir approuver ce projet d'ordonnance, ainsi que deux amendements techniques du gouvernement précisant l'entrée en vigueur de certaines dispositions.

Le premier amendement concerne les demandes d'exonérations et les réclamations y afférentes. Les transporteurs qui veulent s'assurer s'ils doivent ou non disposer d'un OBU (*on board unit*) au 1<sup>er</sup> avril 2016 peuvent cependant introduire leurs demandes en la matière depuis le début de cette année. Il est dès lors plus approprié que l'article 8 produise ses effets bien avant la date de publication de cette nouvelle ordonnance au *Moniteur belge*.

Le second amendement s'aligne d'une part sur le premier et concerne d'autre part le corps de fonctionnaires qui veillera au respect du prélèvement kilométrique sur la voie publique. Ce corps pourra être composé d'agents contractuels et de fonctionnaires statutaires. L'article 7 devait initialement entrer en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement, mais doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2016, date de l'instauration effective du prélèvement kilométrique. ».

## II. Discussion générale

M. Julien Uyttendaele annonce le soutien de son groupe au projet, qui se situe dans la continuité des projets déjà votés. Toutefois, celui-ci continue de soulever des inquiétudes et des contestations. À quelques semaines de son entrée en vigueur, le ministre peut-il confirmer que le dispositif sera prêt à ce moment ? Le ministre a-t-il eu de nouveaux contacts avec des organisations représentatives depuis le vote de l'ordonnance du 29 juillet 2015 ? Par le passé, le ministre Pascal Smet s'était engagé à développer des actions d'accompagnement du secteur. Le ministre Vanhengel a-t-il également été associé à sa réflexion ? Si oui, où en sommes-nous ?

Selon certaines entreprises, le projet porté par Satellic ne satisferait pas aux principes de libre concurrence européenne. Qu'en est-il et cela remet-il en cause l'entrée en vigueur du système ?

De minderontvangsten in het opgeheven eurovignet worden geraamd op 4 miljoen euro op jaarbasis.

De ontvangst in het kader van de kilometerheffing wordt in 2016 begroot op 22,6 miljoen euro en vanaf 2017 op 30 miljoen euro (vol jaar).

De Economische en Sociale Raad staat positief tegenover deze begeleidende fiscale maatregelen, terwijl de Raad van State enkel een aantal technische opmerkingen formuleerde waaraan een gunstig gevolg werd gegeven.

Ik zou u dan ook willen vragen om dit ontwerp van ordonnantie goed te keuren, alsook twee technische amendementen van de regering aangaande de precieze datum van inwerkingtreding van een aantal bepalingen.

Het eerste amendement betreft de aanvragen tot vrijstelling en de hieraan verbonden bezwaren. Vervoerders die zekerheid willen of ze al dan niet tegen 1 april 2016 over een OBU (*on board unit*) moeten beschikken kunnen reeds sedert begin dit jaar aanvragen hierover indienen. Er wordt voor artikel 8 dan ook voorzien in een vroegere inwerkingtreding dan de dag van publicatie van deze nieuwe ordonnantie in het *Belgisch Staatsblad*.

Het tweede amendement sluit vooreerst aan bij het eerste amendement en betreft verder ook het ambtenarenkorps dat op de openbare weg toezicht zal houden op de naleving van de kilometerheffing. Dit korps zal kunnen bestaan uit zowel statutaire als contractuele ambtenaren. Deze bepaling zou oorspronkelijk in werking treden op een door de regering te bepalen datum, maar dient echter al op 1 april 2016 in werking te treden, datum waarop de kilometerheffing effectief wordt ingevoerd. ».

## II. Algemene bespreking

De heer Julien Uyttendaele kondigt aan dat zijn fractie steun verleent aan het ontwerp, dat in het verlengde ligt van de al gestemde ontwerpen. Niettemin blijft het aanleiding geven tot ongerustheid en betwistingen. Kan de minister bevestigen dat de regeling op tijd klaar zal zijn, enkele weken voor de inwerkingtreding ervan ? Heeft de minister nieuwe contacten gehad met representatieve organisaties sedert de ordonnantie werd goedgekeurd, op 29 juli 2015 ? In het verleden, had minister Pascal Smet beloofd acties uit te werken ter begeleiding van de sector. Wordt minister Vanhengel ook betrokken bij het denkwerk ? Zo ja, hoe staat het daarmee ?

Volgens sommige bedrijven, zou het door Satellic gedragen ontwerp niet overeenkomen met de Europese beginselen van vrije mededinging. Hoe staat het daarmee en brengt dat de inwerkingtreding van het systeem in het gedrang ?

Durant la dernière semaine enfin, on a beaucoup évoqué l'extension possible d'une telle taxe aux automobilistes. Nul doute que le ministre connaît le point de vue du parti socialiste à ce sujet. Quel est l'état des discussions du ministre avec les autres Régions à ce sujet ?

M. Bruno De Lille rappelle que son parti est un fervent défenseur du prélèvement kilométrique sur les camions et qu'il souhaiterait le voir étendre aux voitures particulières. Avant de soutenir le projet, Groen souhaite en savoir un peu plus.

Au quatrième aliéna de l'exposé des motifs, on peut lire ceci : « Des mesures sont dès lors nécessaires pour éviter aux transporteurs de subir une charge fiscale trop importante. ». Qu'entend le ministre par « une charge fiscale trop importante » ? De combien la charge fiscale diminuera-t-elle en moyenne ?

Groen est favorable à un glissement de la taxation de la possession vers une taxation de l'utilisation des véhicules polluants. Supprimer la taxe de mise en circulation ou la taxe de circulation est dès lors une bonne idée.

En comparant les tableaux, M. De Lille relève une grande différence dans la baisse du montant dû en fonction de la catégorie. Par exemple, une diminution de la taxe de circulation de 225 euros pour un camion de moins de 12 tonnes et à deux essieux, jusqu'à une hausse de quelques dizaines d'euros pour les camions à quatre essieux et de 30 tonnes ou plus. Quelle est la logique derrière les modifications retenues ?

La modification de l'ordonnance introduisant un prélèvement kilométrique entrera en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> avril 2016. Les articles 11 et 32 prévoient une exonération pour certaines catégories qui devrait déjà entrer en vigueur à une date antérieure. Ceci afin de permettre de demander l'exonération à temps. Vu l'ordre du jour de la séance plénière, la publication, etc., il semble difficile d'y parvenir avant le 1<sup>er</sup> avril. Les personnes pouvant bénéficier d'une exonération auront-elles assez de temps pour la demander avant cette date ?

En Flandre, on a donné suite à un avis qui recommandait de fixer la taxe de circulation au tarif zéro pour les véhicules de 3,5 à 12 tonnes et de la fixer au tarif minimum pour les véhicules de plus de 12 tonnes. Que compte faire le ministre ?

Le ministre répond qu'on fera la même chose qu'en Flandre.

M. Bruno De Lille évoque ensuite une *task force* régionale chargée du suivi des travaux. Contrairement aux autres Régions, celle-ci n'aurait pas encore démarré. Pourquoi pas ? Et quand le fera-t-elle ?

De laatste week werd veel gesproken over de mogelijke uitbreiding van een dergelijke heffing tot de automobilisten. Niemand twijfelt eraan dat de minister het standpunt van de socialistische partij ter zake kent. Hoever staan de besprekingen van de minister met de andere Gewesten ter zake ?

De heer Bruno De Lille herinnert eraan dat zijn partij een groot voorstander is van de kilometerheffing voor vrachtwagens en graag zou hebben dat de kilometerheffing wordt uitgebreid naar personenwagens. Alvorens het ontwerp te steunen, wenst Groen wat meer informatie.

In alinea 4 van de algemene toelichting leest men dat : « Er maatregelen nodig zijn om te vermijden dat de vervoerders een te zware fiscale last zouden ondergaan. ». Wat bedoelt de minister met een « zware fiscale last » ? Hoeveel zal de belastingdruk gemiddeld minder bedragen ?

Groen is voorstander van een verschuiving van de belasting op bezit naar een belasting op gebruik van wat vervuult. Een afschaffing van de BIV of de verkeersbelasting is aldus een goed idee.

Bij een vergelijking van de tabellen, stelt de heer De Lille een groot verschil vast in het bedrag dat minder verschuldigd is afhankelijk van de categorie. Bijvoorbeeld een verlaging van de verkeersbelasting van 225 euro voor een vrachtwagen van minder dan 12 ton met twee assen tot een verhoging van enkele tieltallen euro's voor vrachtwagens met 4 assen van 30 of meer ton. Welke logica schuilt achter de gekozen wijzigingen ?

De gewijzigde ordonnantie voor de invoering van een kilometerheffing zal in werking treden vanaf 1 april 2016. Artikelen 11 en 32 voorzien in een vrijstelling voor bepaalde categorieën die al vroeger in werking zouden moeten treden. Dit moet toelaten de vrijstelling tijdig aan te vragen. Gelet op de agenda van de plenaire vergadering, de publicatie, enz. lijkt dit moeilijk te realiseren vóór 1 april. Zal er genoeg tijd zijn voor wie in aanmerking komt voor een vrijstelling om deze aan te vragen vóór deze datum ?

In Vlaanderen werd gevolg gegeven aan een advies om de verkeersbelasting voor voertuigen van 3,5 ton tot 12 ton op nul te zetten en de voertuigen van meer dan 12 ton het Europese minimum aan te rekenen. Wat is de minister van plan ?

De minister antwoordt dat hetzelfde als in Vlaanderen van toepassing zal zijn.

De heer Bruno De Lille verwijst vervolgens naar een gewestelijke *task force* om de werkzaamheden op te volgen. In tegenstelling tot de andere Gewesten, zou deze nog niet van start zijn gegaan. Waarom niet en wanneer zal dit gebeuren ?

Comment peut-on garantir que seuls les véhicules assujettis au prélèvement kilométrique seront soumis à une taxe de circulation réduite ?

M. Olivier de Clippele rappelle que le groupe MR s'était abstenu sur l'ordonnance du 29 juillet 2015. Son groupe s'abstiendra également pour ce projet d'ordonnance, bien qu'il y ait des points d'avancement positifs en ce qui concerne les mesures d'accompagnement. Ces mesures réduisent la double imposition.

Chacun comprend que cette ordonnance doit être adoptée le plus rapidement possible. La mesure est prise presque *in extremis*. En Région bruxelloise, on dénombre 500 entreprises qui procurent presque 3.000 emplois. Ils seront confrontés à cette législation compliquée, qui se situe dans un jeu complexe de *checks and balances*. L'orateur espère qu'il n'y aura pas trop d'ordonnances réparatrices à voter par la suite. Bien malin est celui qui saura prédire l'effectivité de son application.

M. Jef Van Damme dit que son parti soutiendra cette proposition parce qu'il souhaite que les mesures soient effectives le plus rapidement possible. En outre, son parti espère que ces textes pourront servir de base pour la taxe kilométrique pour les voitures. S'il s'avère que le texte relatif aux camions fonctionne, il constituera une sorte de test pour une mesure ultérieure applicable aux voitures.

M. Stefaan Cornelis félicite le ministre et l'administration de ViaPass pour ce qu'il nomme un « véritable exploit ». Il s'agit d'une fiscalité entièrement neuve, dont tout le monde parle et qu'on réalise maintenant enfin. En fait, on réalise ici un second glissement fiscal. Comme ses collègues néerlandophones, il espère qu'on pourra étendre la mesure aux véhicules particuliers. En effet, c'est le régime fiscal par excellence pour pouvoir moduler d'autres aspects, tels que la « verdurisation » du parc automobile ou l'encouragement à moins utiliser la voiture.

M. Emmanuel De Bock se joint au concert de félicitations. Il s'agit effectivement d'un *tax shift* environnemental pour les communes du sud. Il observe combien les mentalités changent. La semaine passée encore, la FEB a plaidé pour une taxation au kilomètre. Avec les problèmes de mobilité, tout ce qui peut lutter contre une taxe forfaitaire et qui peut être transformé en une taxe sur l'usage est sans doute le meilleur moyen pour avoir un coût-vérité pour les infrastructures et pour les investissements.

DéFI attend avec impatience la transposition de ces dispositions pour les voitures.

L'orateur demande au ministre s'il a pu avancer sur la question des voiries communales. Les communes sont très demandeuses de pouvoir également bénéficier d'une partie des taxes pour l'utilisation de leurs voiries. La manne tombe actuellement dans l'escarcelle régionale. Certes,

Hoe kan men garanderen dat enkel de voertuigen die worden onderworpen aan de kilometerheffing een verlaagde verkeersbelasting zullen hebben ?

De heer Olivier de Clippele wijst erop dat de MR-fractie zich had onthouden over de ordonnantie van 29 juli 2015. Zijn fractie zal zich eveneens onthouden over dit ontwerp van ordonnantie, hoewel er op sommige punten een positieve vooruitgang is op het vlak van de begeleidende maatregelen. Die maatregelen verminderen de dubbele belasting.

Iedereen begrijpt dat deze ordonnantie zo vlug mogelijk moet worden aangenomen. De maatregel wordt bijna *in extremis* genomen. In het Brussels Gewest, telt men 500 ondernemingen, die bijna 3.000 jobs verschaffen. Zij krijgen te maken met deze ingewikkelde wetgeving, die deel uitmaakt van een complex spel van *checks and balances*. De spreker hoopt dat er later niet al te veel herstelordonnanties moeten worden goedgekeurd. Degene die de effectieve toepassing ervan kan voorspellen is zeer slim.

De heer Jef Van Damme zegt dat zijn partij dit voorstel zal steunen omdat zij wenst dat de maatregelen zo snel mogelijk effectief worden. Daarnaast hoopt zijn partij dat deze teksten de basis kunnen worden voor het rekeningrijden van auto's. Als de tekst voor vrachtwagens blijkt te werken dan is het een soort test voor een latere maatregel voor auto's.

De heer Stefan Cornelis feliciteert de minister en de administratie van ViaPass met wat hij een « huzarenstukje » noemt. Het is een volledig nieuwe fiscaliteit waar ieder de mond vol van heeft en die nu eindelijk wordt gerealiseerd. Eigenlijk wordt hier een tweede *tax shift* gerealiseerd. Samen met zijn Nederlandstalige collega's hoopt hij dat dit kan worden uitgebreid naar de gewone voertuigen. Het is immers het taksysteem bij uitstek om andere aspecten mee te kunnen moduleren zoals de vergroening van het wagenpark of aan te moedigen minder gebruik te maken van auto's.

De heer Emmanuel De Bock schaart zich achter de felicitaties. Het gaat inderdaad over een ecologische *tax shift* voor de gemeenten van het zuiden. Hij merkt op hoezeer de mentaliteit verandert. Vorige week nog heeft het VBO gepleit voor een kilometerheffing. Gelet op de mobiliteitsproblemen, is alles wat een forfaitaire heffing kan bestrijden en kan worden omgezet in een heffing op het gebruik ongetwijfeld het beste middel om te komen tot een werkelijke kost voor de infrastructuur en de investeringen.

DéFI wacht met ongeduld op de omzetting van deze bepalingen voor de auto's.

De spreker vraagt de minister of hij vooruitgang heeft kunnen boeken inzake de kwestie van de gemeentewegen. De gemeenten zijn sterk vragende partij om eveneens een deel van de heffingen te kunnen gebruiken voor hun openbare wegen. Momenteel valt het manna in de gewestelijke

par ailleurs il existe d'autres formes de solidarité entre la Région et les communes. Dans la même philosophie, il serait pourtant logique de lier ces solidarités à l'usage de la route des voiries communales et non à d'autres facteurs, à plus forte raison que le système technique mis en place le permet.

Les montants mentionnés, quand bien même s'ils sont mineurs par rapport au budget, sont-ils prévus à l'ajusté ?

À propos du soutien au secteur, il est important de travailler de concert avec les homologues flamands et wallons. Ceci permet d'éviter les mesures spécifiques qui feraient en sorte que des entreprises wallonnes, flamandes ou bruxelloises soient plus aidées que les autres. Quel est l'état des lieux du secteur bruxellois des transporteurs ? La mesure prise est-elle marginale ou constitue-t-elle un enjeu important ? Une attitude plus proactive est-elle recommandée ? La régionalisation n'empêche pas d'avoir une fiscalité uniforme.

Le ministre commence par affirmer qu'il n'y a pas d'inquiétudes à avoir sur l'entrée en vigueur du prélèvement. On finalise actuellement la phase test pour les portiques et les systèmes respectifs ont été installés dans l'ensemble du pays. Des panneaux de communication annoncent aux camionneurs qu'au 1<sup>er</sup> avril, il faudra disposer d'un OBU pour permettre le passage aux péages kilométriques.

Les journaux ont fait état de quelques petits problèmes techniques. Tout ceci est normal et c'est bien la raison pour laquelle de tels tests sont organisés. ViaPass garantit que tout fonctionnera correctement à heure et à temps.

C'est le ministre de la Mobilité qui mène les pourparlers avec le secteur bruxellois.

Des réflexions sur les mesures d'accompagnement à prévoir pour le secteur se poursuivent au sein du Gouvernement. À titre d'exemple; les forains ne payent pas de taxes pour leur véhicule bien qu'il s'agisse de véhicules de taille importante. Il s'agit d'une mesure spécifique de soutien qui trouve son origine dans le passé. Les forains se déplacent peu et leurs déplacements ne constituent pas l'essentiel de leur activité. Pour eux, le prélèvement kilométrique est une nouvelle charge et peut effectivement poser problème, d'où la nécessité d'une réflexion qui les concerne.

Par ailleurs, le nouveau mode de taxation ne doit pas être l'occasion de retomber dans les erreurs du passé, qui consistaient à prévoir une série d'exceptions pour les uns et pas pour les autres. Ainsi, le Gouvernement s'est demandé s'il ne convenait pas de donner un coup de pouce aux forains par la voie de soutiens économiques plutôt que par la voie d'exceptions au prélèvement kilométrique. Ceci nuirait à l'approche globale tant en Belgique qu'en Europe. Le but, à terme, de telles mesures fiscales est d'être lisible et uni-

schaal. Natuurlijk bestaan er andere vormen van solidariteit tussen het Gewest en de gemeenten. In dezelfde filosofie, zou het nochtans logisch zijn die solidariteit te linken aan het gebruik van de gemeentewegen en niet aan andere factoren, temeer daar het ingevoerde technisch systeem de mogelijkheid daartoe biedt.

Worden de vermelde bedragen opgenomen in de aangepaste begroting, hoewel zij gering zijn in vergelijking met de begroting ?

Inzake de steun aan de sector is het belangrijk in overleg met de Vlaamse en Waalse evenknieën te werken. Op die manier kunnen specifieke maatregelen worden voorkomen waardoor Waalse, Vlaamse of Brusselse bedrijven meer steun zouden krijgen dan de andere. Hoe staat het met de Brusselse transportsector ? Is de genomen maatregel marginaal of belangrijk ? Wordt een meer proactieve houding aanbevolen ? De regionalisering belet niet een eenvormige fiscaliteit te hebben.

De minister stelt om te beginnen dat er geen reden is tot ongerustheid over de inwerkingtreding van de heffing. Momenteel wordt de testfase afgerond voor de hekjes en de respectieve systemen werden in het hele land geplaatst. Op mededelingspanelen wordt voor de vrachtwagenbestuurders al aangekondigd dat zij vanaf 1 april moeten beschikken over een OBU om voorbij de tol te kunnen rijden.

De kranten hebben gewag gemaakt van enkele kleine technische problemen (*bugs*). Dat alles is normaal en dat is ook de reden waarom dergelijke tests georganiseerd worden. ViaPass garandeert dat alles behoorlijk en tijdig zal werken.

De besprekingen met de Brusselse sector worden geleid door de minister van Mobiliteit.

Denkwerk over de te plannen begeleidende maatregelen voor de sector wordt voortgezet binnen de regering. De foorkramers bijvoorbeeld betalen geen heffingen op hun voertuig, hoewel het gaat over omvangrijke voertuigen. Dat is een specifieke steunmaatregel die voortkomt uit het verleden. De foorkramers verplaatsen zich weinig en dat is niet hun voornaamste activiteit. Voor hen is de kilometerheffing een nieuwe last die werkelijk een probleem kan stellen, en daarom is daarover denkwerk noodzakelijk.

Bovendien mag men bij de nieuwe heffingswijze niet vervallen in vergissingen uit het verleden, *i.e.* voorzien in een aantal uitzonderingen voor sommigen en niet voor anderen. De regering heeft zich bijvoorbeeld afgevraagd of de foorkramers geen duwtje in de rug moesten krijgen via economische steun, eerder dan door uitzonderingen op de kilometerheffing. Dat zou schadelijk zijn voor de globale aanpak, zowel in België als in Nederland. Het uiteindelijke doel van dergelijke maatregelen is duidelijk en eenvormig

forme sur l'ensemble du territoire européen. Les ministres Pascal Smet et Didier Gosuin savent que le Gouvernement est favorable à ce type d'approche avec les forains.

Des discussions à propos de l'interopérabilité des systèmes électroniques de télépéage routier pour le trafic routier dans le respect de la législation européenne ont eu lieu. La concurrence a été ouverte, dans le cadre des EETS *domain statements*, qui ont été publiés afin que tout prestataire de service puisse répondre aux exigences prévues et d'ouvrir ainsi le marché.

M. De Lille a évoqué une « lourde charge fiscale ». Ceci renvoie tant à la vignette qu'à la taxe kilométrique. Le but est d'éviter une double imposition. L'eurovignette est remplacée par le prélèvement kilométrique. Voilà le sens de l'exposé des motifs auquel M. De Lille s'est référé. L'eurovignette, qui était une taxe forfaitaire et qui frappait les camions d'au moins 12 tonnes, devient donc une taxe par kilomètre parcouru. Pour les + 3,5 mais inférieur à 12 tonnes, un tarif zéro est prévu pour la taxe de circulation, mais ils seront également soumis à une taxation par kilomètre parcouru.

M. Bruno De Lille renvoie à l'exposé des motifs qui indique que : « Des mesures sont dès lors nécessaires pour éviter aux transporteurs de subir une charge fiscale trop importante et que l'ordonnance commentée prévoit aussi de réduire les montants de la taxe de circulation. ». Comment est-ce que cela s'articulera ?

Le ministre indique qu'elle est de zéro euro pour les véhicules dont la MMA est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes pour lequel le prélèvement kilométrique sera dû. Pour les 12 tonnes ou plus pour lequel le prélèvement kilométrique sera dû, le tarif minimum européen est prévu.

Concernant les questions sur le retard, le ministre souligne ensuite qu'il y a une différence entre la Région bruxelloise et les deux autres Régions, à savoir qu'à Bruxelles, la perception des taxes de circulation a toujours lieu au niveau fédéral. Pour pouvoir continuer à travailler de façon rationnelle, il fallait disposer de chiffres sur les recettes et le nombre de véhicules, ce qui explique qu'il ait fallu plus de temps.

Comme on l'a dit, la *task force* régionale est animée par le ministre Pascal Smet, qui continuera de s'y investir au cours des prochains mois.

Le ministre partage par ailleurs pleinement l'avis de M. Van Damme. Il s'agit d'une avancée énorme qui donne un nouveau tour à la fiscalité routière en général. C'est un début, qui devrait permettre d'instaurer dans les meilleurs délais le prélèvement kilométrique intelligent pour tous.

te zijn voor het gehele Europese grondgebied. Ministers Pascal Smet en Didier Gosuin weten dat de regering voorstander is van dit soort aanpak met de foorkramers.

Discussies inzake de interoperabiliteit van de elektronische tolsystemen voor het wegverkeer met inachtneming van de Europese wetgeving hebben plaatsgevonden. De mededinging werd geopend in het kader van de EETS *domain statements*, die werden bekendgemaakt zodat elke dienstverlener kan tegemoetkomen aan de gestelde eisen en zo de markt kan openen.

De heer De Lille heeft gewag gemaakt van een « zware fiscale last ». Dat verwijst zowel naar het vignet als naar de kilometerheffing. Het doel bestaat erin een dubbele belasting te voorkomen. Het eurovignet wordt vervangen door de kilometerheffing. Dat is de zin van de toelichting waarnaar de heer De Lille heeft verwezen. Het eurovignet, een forfaitaire heffing op vrachtwagens van ten minste 12 ton, wordt dus een heffing per afgelegde kilometer. Voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton maar minder dan 12 ton is een nultarief bepaald voor de verkeersbelasting, maar zij worden eveneens onderworpen aan een heffing per afgelegde kilometer.

De heer Bruno De Lille verwijst naar de toelichting, die het volgende stelt : « 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. ». Hoe gaat dat worden afgestemd ?

De minister zegt dat de verkeersbelasting nul euro bedraagt voor voertuigen met een MTM van meer dan 3,5 ton maar lager dan 12 ton, waarvoor de kilometerheffing verschuldigd zal zijn. Voor voertuigen van 12 ton of meer waarvoor de kilometerheffing verschuldigd zal zijn, is het minimum Europees tarief voorzien.

Verder onderstreept de minister i.v.m. met vragen over laattijdigheid dat er een onderscheid is tussen het Brussels Gewest en de twee andere Gewesten, namelijk dat hier in Brussel de inning van de verkeersbelastingen nog altijd federaal gebeurt. Om redelijkerwijs verder te werken, waren cijfers nodig over opbrengsten en aantal voertuigen. Dit verklaart dat het langer geduurd heeft.

De gewestelijke *task force* wordt zoals gezegd geanimeerd door minister Pascal Smet. Hij zal dit verder ter harte nemen in de komende maanden.

De minister deelt overigens ten volle de mening van de heer Van Damme. Het is een enorme stap die een nieuwe wending geeft aan de verkeersfiscaliteit in het algemeen. Dit is een begin om zo snel mogelijk de overgang naar de slimme kilometerheffing voor iedereen in te voeren.



Tout cela doit déboucher sur la suppression de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation. À terme, la taxation au kilomètre sera différenciée selon l'heure, le lieu et le type de véhicule. À terme, le système proposé sera l'instrument approprié pour pouvoir également piloter la mobilité. L'objectif est de gérer l'ensemble du trafic sur le territoire le plus vaste possible (toute l'Europe).

En Belgique, la Région bruxelloise a été la première favorable à ce système. Le ministre rappelle à cet égard les premières mesures et expériences menées de bonne heure avec Deutsche Telecom.

Le ministre comprend les demandes des communes qui connaissent des besoins importants. Il existe une solidarité entre les pouvoirs régionaux et communaux. La Région considère que la responsabilité sur les équilibres budgétaires et financiers comme une entité globalisée. À l'avenir, ces équilibres seront maintenus. Le ministre rappelle toutefois que l'eurovignette, qui aujourd'hui est remplacée par le prélèvement kilométrique, ne rapportaient rien aux communes. D'éventuelles rentrées fiscales pour les communes n'ont dès lors pas été envisagées. Il eut donc été bizarre ici d'évoquer d'éventuelles rentrées fiscales pour les communes. À terme, une fois le système généralisé, des réflexions sur certaines artères communales sont possibles. Le système est tel qu'il permettra de faire ces distinctions.

M. Bruno De Lille rappelle que Groen a toujours été partisan d'une extension du système aux voitures particulières. La Wallonie et la Flandre n'étaient pas convaincues à l'époque.

Le ministre affirme qu'Open Vld a été le premier. On a commencé à discuter lorsque feu le ministre Michel Daerden a voulu instaurer une vignette en Wallonie. Les vignettes sont dépassées. La verdurisation de la fiscalité doit toujours être vue sur le long terme. Tout ce qu'on fait doit être compatible avec l'objectif final suivant : un prélèvement kilométrique intelligent sur tous les véhicules.

M. Bruno De Lille estime que le prélèvement kilométrique est par excellence une mesure qui permet de moduler le trafic. Quelle hausse ou baisse de la charge fiscale les mesures prises entraîneront-elles ?

Le ministre joindra au rapport une évaluation et un relevé des hausses et baisses moyennes pour le secteur (Annexe 1). Tout dépend évidemment du nombre de kilomètres parcourus. On fait le lien entre, d'une part des données statiques sur les baisses et, de l'autre, des données variables sur les recettes. Les moyennes dépendront de l'utilisation en temps et en kilomètres. Les deux ne sont pas forcément liés. Les organisations professionnelles ont déjà fait cet exercice.

Alles moet leiden tot de afschaffing van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling. Per gereken kilometer zal er op termijn gedifferentieerd naar tijd, plaats en type voertuig belast worden. Het voorgestelde systeem zal op termijn het juiste instrument zijn om ook de mobiliteit te kunnen aansturen. Bedoeling is het geheel van het verkeer op een zo groot mogelijk grondgebied (gans Europa) aan te pakken.

Binnen België was het Brussels Gewest de eerste pleitbezorger van dit systeem. De minister brengt hierbij de eerste vroege stappen en experimenten met « Deutsche Telecom » in herinnering.

De minister begrijpt de aanvragen van de gemeenten die aanzienlijke behoeften hebben. Er bestaat een solidariteit tussen de gewestelijke en de gemeentelijke overheden. Het Gewest beschouwt de verantwoordelijkheid voor de budgettaire en financiële evenwichten als een geheel. In de toekomst zullen die evenwichten behouden blijven. De minister wijst er echter op dat het eurovignet, dat vandaag wordt vervangen door de kilometerheffing, niets opbracht aan de gemeenten. Bijgevolg werden eventuele belastingopbrengsten voor de gemeenten niet overwogen. Op termijn, zodra het systeem veralgemeend is, kan worden nagedacht over sommige gemeentewegen. De aard van het systeem biedt de mogelijkheid dit onderscheid te maken.

De heer Bruno De Lille herinnert eraan dat Groen altijd al voorstander is geweest voor een uitbreiding naar de personenwagens. Vlaanderen en Wallonië waren er destijds niet voor gewonnen.

De minister stelt dat Open VLD de eerste is geweest. De discussie is aan het rollen gekomen met wijlen minister Michel Daerden die een vignet in Wallonië wou invoeren. Vignetten zijn oubollig. De vergroening van de fiscaliteit moet steeds op lange termijn worden gezien. Alles wat gebeurt, moet compatibel zijn met dit einddoel: een slimme kilometerheffing op alle voertuigen.

De heer Bruno De Lille vindt dat de kilometerheffing bij uitstek een verkeerssturende maatregel is. Hoeveel zal de belastingdruk meer of minder bedragen door de genomen maatregelen ?

De minister zal een schatting van de impact per segment aan het verslag voegen (Bijlage 1). Alles hangt natuurlijk af van het aantal kilometer dat verreden wordt. Statische gegevens van verminderingen aan de ene kant worden gelinkt aan variabele gegevens van inkomsten aan de andere kant. Gemiddelden zullen afhankelijk zijn van het gebruik in tijd en in kilometers. De twee zijn niet per se gelinkt. Deze oefening werd reeds gedaan door de beroepsorganisaties.

### III. Discussion des articles et votes

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

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

#### *Article 2*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Votes**

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

#### *Article 3*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

#### *Article 4*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 4 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

#### *Article 5*

M. Bruno De Lille se réfère aux adaptations concernant l'eurovignette, qui prévoient un remboursement proportionnel pour les vignettes qui sont encore valable après le 1<sup>er</sup> avril. L'objectif est d'éviter la double taxation. On maintient un mécanisme transitoire particulier pour l'inactivité des camions. Il ressort des articles 5 et 6 que les remboursements sont possibles pour les périodes d'inactivité après le 1<sup>er</sup> avril, où un remboursement complet est prévu. Pourrait-on être remboursé deux fois pendant une période donnée ?

### III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

#### *Artikel 2*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemmingen**

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

#### *Artikel 3*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 3 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

#### *Artikel 4*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 4 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

#### *Artikel 5*

De heer Bruno de Lille verwijst naar de aanpassingen voor het eurovignet waarvoor een proportionele terugbetaling is voorzien voor de vignetten die nog gelden na 1 april. Dit dient om de dubbele belasting te vermijden. Een bijzonder overgangsmechanisme voor de inactiviteit van de vrachtwagens blijft bestaan. Uit de artikelen 5 en 6 blijkt dat terugbetalingen mogelijk zijn voor periodes van inactiviteit na 1 april waarvoor een volledige terugbetaling voorzien is. Zou men gedurende een bepaalde periode tweemaal kunnen terugtrekken ?

Le ministre confirme pour le rapport que cela ne sera pas possible.

**Vote**

L'article 5 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*Article 6*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 6 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*Article 7*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 7 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 8*

Le ministre présente l'amendement n° 1.

**Votes**

L'amendement n° 1 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

L'article 8, tel qu'amendé, est adopté par 12 voix et 1 abstention.

*Article 9*

Le ministre présente l'amendement n° 2.

**Votes**

L'amendement n° 2 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

L'article 9, tel qu'amendé, est adopté par 12 voix et 1 abstention.

De minister bevestigt voor het verslag dat dit niet zal kunnen.

**Stemming**

Artikel 5 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Artikel 6*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 6 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Artikel 7*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 4 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 8*

De minister stelt amendement nr. 1 voor.

**Stemmingen**

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 8, zoals geamendeerd, wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

*Artikel 9*

De minister stelt amendement nr. 2 voor.

**Stemmingen**

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 9, zoals geamendeerd, wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

**IV. Vote sur l'ensemble**

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé, est adopté par 12 voix et 1 abstention.

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

*Le Rapporteur,*

Julien UYTENDAELE

*Le Président,*

Charles PICQUÉ

**IV. Stemming over het geheel**

Het aldus geamendeerde ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

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

*De Rapporteur,*

Julien UYTENDAELE

*De Voorzitter,*

Charles PICQUÉ

## V. Texte adopté par la commission

### 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 :

## V. Tekst aangenomen door de commissie

### 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'essieu 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 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 (*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 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 (*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 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 (*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 het koninklijk besluit van 15 maart 1968 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/EG 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'article 4, deuxième alinéa, il est accordé automatiquement

het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een eurovignet overeenkomstig richtlijn 93/89/EG 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°, wegens 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 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 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. – Wegens 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

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*

Dans la même ordonnance, il est inséré un nouvel article 42/1, rédigé comme suit :

« Art. 42/1. – Par dérogation à l'article 42, les articles 11 et 32 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

#### CHAPITRE 5

##### **Entrée en vigueur**

###### *Article 9*

Les articles 2, 3, 4, et 7 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 8 produit ses effets le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

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*

In dezelfde ordonnantie wordt een nieuw artikel 42/1 ingevoegd, luidend :

« Art. 42/1. – In afwijking van artikel 42, treden de artikelen 11 en 32 in werking op 1 januari 2016.

#### HOOFDSTUK 5

##### **Inwerkingtreding**

###### *Artikel 9*

De artikelen 2, 3, 4 en 7 treden in werking op 1 april 2016.

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

Artikel 8 heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2016.

## VI. Amendements

N° 1 (du Gouvernement)

*Article 8*

**Remplacer cet article par la disposition suivante :**

« *Dans la même ordonnance, il est inséré un nouvel article 42/1, rédigé comme suit :*

*Art. 42/1. – Par dérogation à l'article 42, les articles 11 et 32 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016. ».*

### JUSTIFICATION

L'article 8 prévoit une dérogation quant à la date d'entrée en vigueur afin de permettre aux fonctionnaires compétents de traiter les demandes d'exonération visées à l'article 11 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, et les réclamations, visées à l'article 32 de la même ordonnance, qui ont été introduites avant l'instauration effective du prélèvement kilométrique.

N° 2 (du Gouvernement)

*Article 9*

**Remplacer cet article par la disposition suivante :**

« *Les articles 2, 3, 4, et 7 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 8 produit ses effets le 1<sup>er</sup> janvier 2016. ».*

### JUSTIFICATION

Les articles relatifs au montant réduit de la taxe de circulation (articles 2, 3 et 4) doivent produire leurs effets le 1<sup>er</sup> avril 2016, pour que cette réduction s'applique concomitamment à l'instauration du prélèvement kilométrique.

L'article 7 doit également produire ses effets le 1<sup>er</sup> avril 2016 car le corps de fonctionnaires visé par 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, sera, entre autres, composé de fonctionnaires contractuels. Ces derniers doivent pouvoir exercer leurs tâches à partir de la date de l'instauration effective du prélèvement kilométrique. Par ailleurs, cet amendement permet que l'arrêt d'exécution désignant ces fonctionnaires produise ses effets rétroactivement.

## VI. Amendementen

Nr. 1 (van de Regering)

*Artikel 8*

**Dit artikel te vervangen door de volgende bepaling :**

« *In dezelfde ordonnantie wordt een nieuw artikel 42/1 ingevoegd, luidend :*

*Art. 42/1. – In afwijking van artikel 42, treden de artikelen 11 en 32 in werking op 1 januari 2016. ».*

### VERANTWOORDING

Het artikel 8 voorziet in een uitzondering op de datum van inwerking-treding, opdat de bevoegde ambtenaren de vragen om vrijstelling bedoeld in artikel 11 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, en de bezwaren, zoals bedoeld in artikel 32 van dezelfde ordonnantie, die nog vóór de effectieve invoering van de kilometerheffing werden ingediend, kunnen behandelen.

Nr. 2 (van de Regering)

*Artikel 9*

**Dit artikel te vervangen door de volgende bepaling:**

« *De artikelen 2, 3, 4 en 7 treden in werking op 1 april 2016.*

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

*Artikel 8 heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2016. ».*

### VERANTWOORDING

De artikelen die het verminderde bedrag van de verkeersbelasting regelen (artikelen 2, 3 en 4), moeten uitwerking hebben met ingang van 1 april 2016, opdat deze vermindering gelijktijdig met de invoering van de kilometerheffing van toepassing zou zijn.

Artikel 7 moet ook uitwerking hebben met ingang van 1 april 2016, aangezien het corps van ambtenaren 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, onder andere uit contractuele ambtenaren zal bestaan. Deze laatsten moeten hun taken kunnen uitvoeren vanaf de datum van de effectieve invoering van de kilometerheffing. Dit amendement laat daarnaast ook toe dat het uitvoeringsbesluit waarin deze ambtenaren worden aangesteld, retroactief in werking treedt.

L'article 8 doit produire ses effets le 1<sup>er</sup> janvier 2016 afin de permettre aux fonctionnaires chargés du traitement des demandes d'exonération, visées à l'article 11 de l'ordonnance du 29 juillet 2015, et des réclamations visées à l'article 32 de la même ordonnance, de traiter les demandes d'exonération et les réclamations introduites depuis le début de l'année.

Artikel 8 moet uitwerking hebben met ingang van 1 januari 2016 opdat de ambtenaren die belast zijn met de behandeling van de vragen om vrijstelling, bedoeld in artikel 11 van de ordonnantie van 29 juli 2015, en van de bezwaren, bedoeld in artikel 32 van dezelfde ordonnantie, de vragen om vrijstelling en de bezwaarschriften, die sinds het begin van dit jaar zijn ingediend, kunnen behandelen.

## VII. Annexe

### Taxe de circulation annuelle

Le montant de la taxe est fixé en fonction du nombre d'essieux, de la nature de la suspension et de la masse maximale autorisée (cf. article 2).

Impact d'un tarif zéro pour les > 3,5 t et < 12 t et du tarif minimum européen pour les ≥ 12 t à partir du 1<sup>er</sup> avril 2016.

MMA	diminution moyenne de la TC par véhicule
> 3,5 t et < 12 t	– 200,76 EUR
≥ 12 t et < 32 t	– 138,79 EUR
> 32 t	– 3,91 EUR

### Eurovignette

L'eurovignette s'applique aux véhicules dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes. Son montant se détermine selon la combinaison du nombre d'essieux et du degré de pollution (norme d'émission ou norme EURO) du véhicule.

L'instauration d'un prélèvement kilométrique dans les trois régions au 1<sup>er</sup> avril 2016, en remplacement de l'eurovignette, signifie pour un redevable belge qu'il ne devra plus acheter de vignette pour l'utilisation du réseau routier en Belgique. Impact par véhicule :

Véhicule jusqu'à 3 essieux :

– norme d'émission NON-EURO :	– 960,00 EUR
– norme d'émission EURO I :	– 850,00 EUR
– norme d'émission EURO II et moins polluants :	– 750,00 EUR

Véhicules à 4 essieux ou plus :

– norme d'émission NON-EURO :	– 1.550,00 EUR
– norme d'émission EURO I :	– 1.400,00 EUR
– norme d'émission EURO II et moins polluants :	– 1.250,00 EUR

### Prélèvement kilométrique

Tarifs en euro par kilomètre parcouru sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale :

## VII. Bijlage

### Jaarlijkse verkeersbelasting

Het belastingbedrag wordt bepaald volgens het aantal assen, de aard van de ophanging en de maximaal toegelaten massa (cfr. artikel 2).

Impact van een nultarief voor > 3,5 t en < 12 t en Europese minima voor ≥ 12 t vanaf 1 april 2016

MTM	Gemiddelde daling VB per voertuig
> 3,5 t en < 12 t	– 200,76 EUR
≥ 12 t en < 32 t	– 138,79 EUR
> 32 t	– 3,91 EUR

### Eurovignet

Het eurovignet is van toepassing is op motorvoertuigen met een maximaal toegelaten massa van minstens 12 ton. Het bedrag ervan is afhankelijk van het aantal assen en de graad van vervuiling (de emissie- of euro-norm) van uw voertuig.

De invoering van de kilometerheffing in de drie gewesten vanaf 1 april 2016, ter vervanging van het eurovignet, houdt in dat een Belgische belastingplichtige geen eurovignet meer hoeft te kopen voor het gebruik van het Belgische wegennet. Impact per voertuig :

Voertuig met ten hoogste 3 assen :

– emissienorm NIET-EURO :	– 960,00 EUR
– emissienorm EURO I :	– 850,00 EUR
– emissienorm EURO II en schoner :	– 750,00 EUR

Voertuig met 4 of meer assen :

– emissienorm NIET-EURO :	– 1.550,00 EUR
– emissienorm EURO I :	– 1.400,00 EUR
– emissienorm EURO II en schoner :	– 1.250,00 EUR

### Kilometerheffing

Tarieven in euro per verreden kilometer op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

#### Bruxelles / Brussel

Norme euro – Euronorm	autoroute / autosnelweg			zone urbaine / stedelijk gebied		
	3,5 – 12 tonnes – 3,5 – 12 ton	12 – 32 tonnes – 12 – 32 ton	> 32 tonnes – > 32 ton	3,5 – 12 tonnes – 3,5 – 12 ton	12 – 32 tonnes – 12 – 32 ton	> 32 tonnes – > 32 ton
	Euro 0	0,146	0,196	0,2	0,188	0,263
Euro 1	0,146	0,196	0,2	0,188	0,263	0,292
Euro 2	0,146	0,196	0,2	0,188	0,263	0,292
Euro 3	0,126	0,176	0,18	0,163	0,238	0,267
Euro 4	0,095	0,145	0,149	0,132	0,207	0,236
Euro 5	0,074	0,124	0,128	0,109	0,184	0,213
Euro 6	0,074	0,124	0,128	0,099	0,174	0,203

