Vlaams
Parlement

350 (2014-2015) – Nr. 1
ingediend op 8 mei 2015 (2014-2015)

Ontwerp van decreet

houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen

verzendcode: OPE

INHOUD

Memorie van toelichting 3
Voorontwerp van decreet..... 13
Advies van de Vlaamse Adviesraad voor Bestuurszaken 17
Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen..... 21
Advies van de Raad van State 25
Advies van de Mobiliteitsraad 35
Ontwerp van decreet..... 51
Bijlage: Tekst van het samenwerkingsakkoord 55

MEMORIE VAN TOELICHTING

A. ALGEMENE TOELICHTING

1. Inleidend

Het voorliggende ontwerp van decreet beoogt de instemming met het samenwerkingsakkoord tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

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

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

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

2. Doelstellingen

Voorliggend samenwerkingsakkoord voorziet een aantal wijzigingen aan het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Alle wijzigingen worden hieronder toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking.

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

Voorliggend samenwerkingsakkoord voorziet eveneens in de mogelijkheid om maximaal, maar met respect voor de Europeesrechtelijke minimumtarieven, de jaarlijkse verkeersbelasting als belasting op autobezit aan te passen aan de nieuwe evolutie naar een kilometerheffing voor vrachtwagens als faire gebruiksheffing. Aangezien artikel 4, §3, van de Bijzondere Financieringswet voorschrijft dat de verkeersbelasting verschuldigd door een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw met leasingactiviteiten, alleen kan worden gewijzigd na het sluiten van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord, werd hiertoe een artikel voorzien in voorliggend samenwerkingsakkoord.

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD

Artikel 1

In de definitie van 'voertuig' (in punt 18° van artikel 1 van het samenwerkingsakkoord Kilometerheffing) wordt volgend zinsdeel geschrapt: "bij een samenstel van voertuigen is de heffing enkel verschuldigd indien het motorvoertuig bestemd is voor het vervoer van goederen over de weg". Deze schrapping beoogt de conformiteit met de definitie van voertuig in artikel 2, d), van richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen.

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

Artikel 2

Dit artikel voorziet in:

1° de schrapping van de forfaitaire heffing, die een gebruiksrecht voor 24 uur op het ganse Belgische wegennet introduceerde;

2° toevoeging van een lid, waarbij, naar analogie met het eurovignet de bestuurder van het voertuig wordt aangemerkt als belastingschuldige die subsidiair, bij wanbetaling door de belastingplichtige, kan worden aangesproken tot voldoening van de verschuldigde kilometerheffing en desgevallend de administratieve geldboeten. De bestuurder kan zich voor deze sommen wel verhalen tegen de belastingplichtige (de houder van het voertuig).

Artikel 3

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

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

vingspersoneel bij controles op de weg). Deze nieuwe boete impliceert op zijn beurt opnieuw dat de andere gewesten bij latere vaststelling van een inbreuk geen boete kunnen opleggen voor overtredingen begaan met hetzelfde voertuig binnen hetzelfde tijdvak.

Artikel 4

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

- de correctiefactor voor de onnauwkeurige gps-metingen blijft als getal in het samenwerkingsakkoord vermeld, maar om op een meer flexibele manier om te kunnen gaan met de technologische vooruitgang, wordt voorzien in de mogelijkheid om deze factor aan te passen bij wege van een uitvoerend samenwerkingsakkoord als vermeld in artikel 92bis, §1, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;
- de mogelijkheid tot modulering in functie van tijd (E_T) wordt ingevoerd. Deze modulering kan zowel slaan op een dag/nachttarief, of kan desgevallend voorzien worden omwille van de congestiegevoeligheid van een tariefzone (in betreffende rijrichting). Dit biedt meer mogelijkheden om eventuele specifieke mobiliteitsproblemen bij te sturen.
  Om dezelfde reden wordt ook het concept van tariefzone ingevoerd in artikel 1, 20° (zie toelichting bij artikel 1);
- de mogelijkheid tot modulering in functie van plaats (E_P) wordt ingevoerd. Dit moet toelaten op sommige plaatsen te komen tot een optimalisering van het gebruik van de verkeersinfrastructuur;
- inzake de gewichtsklassen (variatie G) worden de voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van 12 ton voortaan ingedeeld in de tweede categorie (conform richtlijn 1999/62/EG), in plaats van bij de laagste categorie van hoger dan 3,5 ton maximaal toegestaan totaalgewicht;
- in de nieuwe paragraaf 5 wordt de mogelijkheid voorzien dat in het kader van de schade aan de infrastructuur en de verkeersveiligheid, specifiek een afwijkend tarief kan worden voorzien voor zéér zware vrachtwagens (van méér dan 32 ton) op secundaire wegen, gezien dit type vracht het meeste overlast kan veroorzaken op deze plaatsen.

Artikel 5

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

Artikel 6

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

Artikel 7

Dit artikel voorziet voor elk gewest de mogelijkheid om vanaf de inwerkingtreding van de kilometerheffing de jaarlijkse verkeersbelasting verschuldigd door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven of vzw's met leasingactiviteiten te wijzigen voor voertuigen die onderworpen zijn aan de kilometerheffing. Elk gewest behoudt hierbij de autonomie om zelf te bepalen in welke mate er in de jaarlijkse verkeersbelasting zal worden aangepast. Wel moeten voor voertuigen vanaf 12 ton maximaal toegestaan totaalgewicht de Europese minimumtarieven gerespecteerd worden (zoals vermeld in bijlage I van richtlijn 1999/62/EG van het

Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen).

Artikel 8

Het gekozen controlesysteem van de kilometerheffing (i.e. via vaste en mobiele scanningsapparatuur), maakt het noodzakelijk dat, voor effectieve invordering van de administratieve geldboeten, ook mobiele controle-eenheden worden ingezet die voertuigen op de weg kunnen opsporen met het doel om de verschuldigde bedragen in te vorderen gedurende de aanwezigheid van die voertuigen op het grondgebied van een van de gewesten. Gelet op het complexe karakter van de invordering buiten de landsgrenzen is het noodzakelijk dat belastingplichtigen kunnen worden gecontroleerd en dat openstaande belastingschulden van hen kunnen worden ingevorderd, tijdens de aanwezigheid op het grondgebied van een van de gewesten van het Rijk. Dergelijke controles verhogen de pakkans van overtreders en zijn daarom onontbeerlijk om de fraudegevoeligheid van het systeem van kilometerheffing te beperken.

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

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

Artikel 9

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

Artikel 10

Dit artikel schrapt de bepalingen inzake de verdeling van de forfaitaire heffing en vervangt deze door een artikel inzake de opbrengsten van de administratieve geldboeten. Er wordt verduidelijkt dat deze opbrengsten toekomen aan het gewest dat de geldboete heeft opgelegd. Er wordt ook herhaald dat als een gewest reeds een overtreding heeft vastgesteld (en voor zover hiervoor een administratieve boete wordt opgelegd), de andere gewesten geen administratieve geldboete mogen opleggen voor de overtredingen, begaan met hetzelfde voertuig, binnen hetzelfde ononderbroken tijdvak van drie uur dat aanvangt vanaf vaststelling van de eerstgenoemde overtreding. Analoog aan de correctiefactor (cfr. artikel 4 hierboven) is ook hier voorzien dat de duur van deze tijdspanne kan worden gewijzigd bij wege van een uitvoerend samenwerkingsakkoord als vermeld in artikel 92bis, §1, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Dit onder meer om snel en efficiënt te kunnen inspelen op eventuele misbruikgevallen en/of belastingontwijking.

Artikel 11

Dit artikel behoeft geen toelichting.

C. PROCEDUREVERLOOP – OVERZICHT VAN EN REPLIEK OP DE ADVIEZEN

1. Advies van de Vlaamse Adviesraad voor Bestuurszaken (VLABEST)

In een brief van 7 april 2015 (kenmerk 2015/07 – adviesaanvraag (met spoed) van 1 april 2015) verwees VLABEST naar het briefadvies naar aanleiding van het voorontwerp van decreet tot invoering van de kilometerheffing en gaf de Raad aan dat hierover geen bijkomend standpunt zou worden ingenomen ingevolge "de strikte timing, het vergevorderde stadium in het beslissingsproces en de beperkte (inter) bestuurlijke impact".

2. Advies van de Milieu- en Natuurraad (Minaraad)

In een brief van 9 april 2015 (ref. 01/K2/2015/193 – adviesaanvraag (met spoed) van 1 april 2015) gaf de Minaraad aan dat zijn dagelijks bestuur kennis heeft genomen van de inhoud van de wijziging van het samenwerkingsakkoord, maar heeft besloten om af te zien van zijn adviseringsrecht, omdat "een advies in deze fase van de besluitvorming nog weinig zou toevoegen aan de regelgevende operatie die nu voorligt".

3. Advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA)

De MORA verleende op 21 april 2015 advies over het voorontwerp van instemmingsdecreet tot wijziging van het samenwerkingsakkoord betreffende invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. Hieronder een overzicht van de opmerkingen van de Raad en de repliek van de Vlaamse overheid.

De Raad meldt dat het samenwerkingsakkoord een kader schept, maar dat het onduidelijk is welke keuzes de Vlaamse Regering daarbinnen wil maken. De Raad stelt daarbij de vraag naar de inpassing in de mobiliteitsvisie en de fiscale visie op lange termijn.

- In de geest van het politiek akkoord van 2011 en het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 heeft elk gewest de autonomie om zijn eigen accenten te leggen om regionale mobiliteits- of milieuproblemen aan te pakken. Toch wordt er zoveel mogelijk naar gestreefd om een uniforme regeling tussen de gewesten tot stand te brengen. Inzake de differentiatie van tarieven, is de Vlaamse Regering vastberaden om te sturen in functie van milieuvervuiling (euronorm) en impact op de wegeninfrastructuur (maximaal toegestaan totaalgewicht). Voor overige factoren neemt de Vlaamse Regering akte van het standpunt dat deze niet altijd unaniem door alle betrokken sectoren gedragen worden, en naargelang het geval slechts een niet-unaniem, gedeeltelijk of beperkter draagvlak kennen. De Vlaamse Regering zal hier rekening mee houden in het kader van het finaal overleg. Verder onderzoek zal gebeuren naar congestiesturende tijdsfactoren om op termijn mobiliteitsturend te kunnen optreden. Inzake mobiliteitsvisie houdt de regering vast aan de ambitie in het regeerakkoord om: "Voor personenwagens kunnen we een wegbeprijzing realiseren met een vignet of een heffing per kilometer. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde proefproject in de GEN-zone wordt in overleg met de andere gewesten en de betrokken actoren onderzocht of en onder welke voorwaarden (mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid, voldoende alternatieven …) op termijn een kilometerheffing voor personenwagens budgetneutraal kan worden ingevoerd." (GEN: Gewestelijk Expresnet). In dit kader zal de regering de mobiliteitseffecten

van een wegbeprijzing voor personenwagens verder onderzoeken, en daarnaast dit project vanuit verschillende invalshoeken benaderen.

De Raad vindt het positief dat conform het principe van 'de gebruiker betaalt', de stap wordt gezet van een verkeersbelasting op het bezit van een voertuig naar een kilometerheffing, en verwijst naar zijn vorig advies inzake de verlaging van de verkeersbelasting.

– De regering bevestigt haar voornemen om de jaarlijkse verkeersbelasting maximaal te verlagen, met dien verstande dat vanaf 12 ton maximaal toegestaan totaalgewicht de Europese minima moeten gerespecteerd worden.

Het samenwerkingsakkoord voert de mogelijkheid in om te differentiëren in functie van tijd en plaats. De Raad is geen voorstander van modulering in functie van tijd en plaats zolang de kilometerheffing enkel voor het vervoer van goederen geldt.

– Inzake de differentiatie van tarieven, is de Vlaamse Regering vastberaden om te sturen in functie van milieuvervuiling (euronorm) en impact op de wegeninfrastructuur (maximaal toegestaan totaalgewicht). Het feit dat de variaties naar tijd en plaats in het samenwerkingsakkoord voorzien worden, gebeurt vanuit de visie om de mogelijkheden tot sturing zo open mogelijk te houden. Voor deze factoren neemt de Vlaamse Regering akte van het standpunt dat deze niet altijd unaniem door alle betrokken sectoren gedragen worden, en naargelang het geval slechts een niet-unaniem, gedeeltelijk of beperkter draagvlak kennen. De Vlaamse Regering zal hier rekening mee houden in het kader van het finaal overleg. Verder onderzoek zal gebeuren naar congestiesturende tijdsfactoren om op termijn mobiliteitsturend te kunnen optreden.

Het samenwerkingsakkoord voert de mogelijkheid in om een specifiek tarief te voorzien voor vrachtwagens van meer dan 32 ton maximaal toegestaan totaalgewicht op gewestwegen. De Raad is geen voorstander van modulering in functie van wegtype.

– De Vlaamse Regering kan begrip opbrengen voor dat standpunt, maar wil ook niet bij voorbaat de mogelijkheid van deze bijkomende variabilisering uitsluiten. Verder onderzoek zal gebeuren naar de gewichtsgedifferentieerde vervoersstromen om op termijn mobiliteitsturend te kunnen optreden.

De Raad verzoekt om een vrijstelling voor opleidingsvoertuigen.

– In het kader van de doelstelling van een eerlijke fiscaliteit wenst de Vlaamse Regering het oneigenlijk gebruik van vrijstellingen in alle regelgeving zoveel mogelijk uit te sluiten. In functie hiervan zal het verzoek om een vrijstelling voor opleidingsvoertuigen ook geëvalueerd moeten worden. De regering gaat er van uit dat de opleiding niet uitsluitend op het tolgebied zal plaatsvinden, maar ook op andere wegen. De mogelijkheid tot ondersteuning van de opleidingen van vrachtwagenchauffeurs zal echter sowieso in een breder kader onderzocht worden.

De Raad hecht belang aan een goede handhaving van de kilometerheffing.

– Voor handhaving in het Vlaamse Gewest worden 20 vaste portieken voorzien op het Vlaamse wegennet, 12 mobiele controleapparaten die door de gewesten kunnen worden ingezet, evenals 63 extra vte bij de Vlaamse belastingdienst, waarvan 31 voor het centrale handhavingscentrum in Brussel en 32 controleurs voor de mobiele patrouilles, om 18 extra patrouillevoertuigen te bemannen. De gewesten wensen daarnaast hun gezamenlijke handhaving

te optimaliseren en zullen continue inspanningen leveren om een voldoende hoge pakkans te realiseren.

Het samenwerkingsakkoord voorziet de mogelijkheid om de chauffeur subsidiair als belastingplichtige aan te duiden. De Raad herinnert hierbij aan de toepasselijke Belgische arbeidswetgeving en de verantwoordelijkheid van de werkgever.

– De regeling inzake de subsidiariteit van de chauffeur wijkt niet fundamenteel af van deze die momenteel bestaat in het eurovignet, en heeft vooral tot doel om een vrachtwagen te kunnen immobiliseren indien de houder van het voertuig (de werkgever) niet traceerbaar is (bijvoorbeeld in het geval van valse nummerplaten). Dit doet geen afbreuk aan arbeidswetgeving die van toepassing is op de contractuele werkverhouding tussen de werkgever en de werknemer (de chauffeur). De regels inzake de 'belastingplichtige' van de kilometerheffing, die zowel van toepassing zijn op binnenlandse als buitenlandse vrachtwagens op het Belgische grondgebied, staan uiteraard los van de regels inzake de arbeidswetgeving die in elk van de EU-lidstaten of daarbuiten van toepassing kunnen zijn. Die arbeidswetgeving zal uiteraard verschillen in elke EU-lidstaat, en is een interne aangelegenheid van elk land. In elk geval zal de chauffeur die wordt aangesproken tot betaling van de kilometerheffing zich kunnen verhalen op de houder van het voertuig.

4. Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)

Er werd geen advies ontvangen.

5. Advies van de Raad van State

Het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State naar aanleiding van het voorontwerp van instemmingsdecreet dateert van 9 april 2015 en heeft als kenmerk 57.344/VR. Gezien de spoedtermijn heeft de Raad zich beperkt tot het onderzoek van de bevoegdheid, de rechtsgrond (overeenstemming met hogere rechtsnormen) en de vormvoorschriften. Hieronder een overzicht van de opmerkingen van de Raad en de repliek van de Vlaamse overheid.

De Raad merkt op dat de adviezen van de strategische adviesraden, die een vormvereiste uitmaken, ontbreken.

– Repliek van de Vlaamse Regering: gezien de urgentie van het dossier, werden deze adviezen tegelijk met het advies Raad van State aangevraagd. In de punten hierboven kunnen de nadere details van deze adviezen teruggevonden worden.

De Raad geeft aan dat de conformiteit met het Europees recht en de bevoegdheidsregels (ten aanzien van de federale overheid) van het samenwerkingsakkoord pas getoetst kunnen worden in de respectievelijke uitvoeringsdecreten en -ordonnanties.

– Repliek van de Vlaamse Regering: bij de redactie van de uitvoeringsdecreten en -ordonnanties werd gewaakt over de conformiteit met deze regels.

Verder merkt de Raad op dat moet worden gecheckt of het systeem van de kilometerheffing opnieuw moet worden voorgelegd aan de Europese Commissie, aangezien de gewijzigde tarificatie en de afschaffing van de forfaitaire heffing een afwijking inhouden van het eerder genotificeerde systeem, waaruit het advies van de Europese Commissie (van 28 mei 2014) voortvloeide.

– Repliek van de Vlaamse Regering: er is geen nieuwe notificatie aan de Europese Commissie vereist op basis van artikel 7nonies van de Tolrichtlijn. In de documenten van de notificatie werd namelijk geen melding gemaakt van de forfaitaire heffing; de afschaffing ervan heeft dus geen invloed op het verstrekte advies. Voor tarificatie werden alleen de maximumtarieven genotificeerd en die maxima werden ook nu gerespecteerd. Bovendien werd in de notificatie ook al gewezen op mogelijke differentiatie naargelang wegtype, tijd, rijrichting en plaats.

  Uiteraard moet het decreet tot invoering van de kilometerheffing (uitvoeringsdecreet) wel nog genotificeerd worden aan de EU-commissie als omzetting van de Tolrichtlijn, zodra het decreet in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd is.

Ingevolge de schrapping van de forfaitaire heffing, valt men meteen terug op het boetesysteem. Bijgevolg is het volgens de Raad noodzakelijk om het elektronisch tolheffingssysteem voor de kilometerheffing in de praktijk voldoende toegankelijk te maken voor buitenlandse gebruikers.

– Repliek van de Vlaamse Regering: het systeem voor de kilometerheffing is zeker voldoende toegankelijk, ook voor buitenlanders. Voor het afsluiten van een dienstverleningsovereenkomst en het bekomen van een OBU, kan de weggebruiker beroep doen op een online-aanvraagprocedure. Daarnaast kan hij zich eveneens fysiek tot een dienstverleningspunt/servicepunt 24/7 begeven. Om het systeem van de kilometerheffing gemakkelijk toegankelijk te maken is in bijlage 18_B1 (met betrekking tot de technische eisen) bij de DBFMO-overeenkomst met Satellic (DBFMO: Design Build Finance Maintain Operate) voorzien dat de maximale reisafstand tussen een willekeurige plek op de autosnelweg en het dichtstbijzijnde aan de snelweg gelegen 24/7-servicepunt 30 km bedraagt en dat minimaal één servicepunt in Brussel gelegen moet zijn. Om de toegankelijkheid voor buitenlanders ook te optimaliseren is daarenboven voorzien dat:
  a) aan iedere in België inkomende/uitgaande snelweg in de nabijheid van de grenspassage een 24/7-servicepunt moet worden ingericht;
  b) en daarnaast aan buitenlandse niet-snelwegen 24/7-servicepunten moeten worden ingericht dusdanig dat de maximale reisafstand of -tijd 10 kilometer of 10 minuten bedraagt om tot bij een servicepunt te geraken bij het binnenrijden of na het verlaten van België.

Tot slot geeft de Raad van State aan dat volgende zaken beter ook in het samenwerkingsakkoord zouden worden opgenomen aangezien ze noodzakelijk gelijk moeten zijn voor de drie gewesten:

a) de exacte duur van de tijdspanne/het ononderbroken tijdvak waarbinnen sprake is van één overtreding en dat aanvangt vanaf de eerste vaststelling van een overtreding door eender welk gewest;
b) de correctiefactor die de eventuele onnauwkeurige registratie van de afgelegde kilometers compenseert (cfr. het nieuwe artikel 6, §2, eerste lid, tweede onderdeel, 2° (en impliciet het nieuwe artikel 7, §2, eerste lid, tweede onderdeel, 2°), van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 (artikelen 4 en 5 van het samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015)).

– Repliek van de Vlaamse Regering: het samenwerkingsakkoord werd aangevuld met een concrete tijdspanne waarbinnen er één administratieve geldboete kan worden opgelegd (zijnde een ononderbroken tijdvak van 3 uur) en correctiefactor (zijnde 1,5%). Wel werd zoals voorgesteld uitdrukkelijk bepaald dat deze twee aspecten kunnen worden gewijzigd bij wege van een uitvoerend samenwerkingsakkoord als vermeld in artikel 92bis, §1, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (waarbij geen extra instemmingsdecreet vereist is). Dit onder meer om snel en efficiënt te kunnen inspelen op:
  a) respectievelijk technologische ontwikkelingen (om de correctiefactor zoveel mogelijk te doen aanleunen bij de compensatie die nodig is voor een eventueel onnauwkeurige registratie van kilometers);
  b) dan wel eventuele misbruikgevallen en/of belastingontwijking (door aanpassing van de duurtijd van de tijdspanne waarbinnen slechts één administratieve boete wordt opgelegd).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie,

Annemie TURTELBOOM

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

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

VOORONTWERP VAN DECREET

Vlaamse Regering

Decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van (datum) tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Instemming wordt betuigd met het samenwerkingsakkoord van (datum) tot tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie,

Annemie TURTELBOOM

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

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

ADVIES VAN DE VLAAMSE ADVIESRAAD VOOR BESTUURSZAKEN

vlabest
vlaamse adviesraad voor bestuurszaken

Mevrouw Annemie TURTELBOOM
Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie
Phoenixgebouw
Koning Albert II-laan 19 bus 11
1210 Brussel

vragen naar / e-mail	**telefoonnummer**	**datum**	**kenmerk**
Bram Opsomer bram.opsomer@bz.vlaanderen.be	02 553 40 15	7 april 2015	2015/07

Betreft: Voorontwerp decreet samenwerking kilometerheffing

Mevrouw de minister,

In haar zitting van 13 februari 2015 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Hierover vroeg u het spoedadvies van de Vlaamse Adviesraad voor Bestuurszaken (VLABEST).

De Raad wijst op het briefadvies naar aanleiding van het voorontwerp van decreet tot invoering van de kilometerheffing: http://www.vlabest.be/advies/kilometerheffing.
Gezien de strikte timing, het vergevorderde stadium in het beslissingsproces en de beperkte (inter)bestuurlijke impact besliste de Raad hierover geen bijkomend standpunt in te nemen.

Voor vragen of toelichting kan u steeds contact opnemen met het secretariaat van VLABEST.

Hoogachtend,

Prof. dr. Herman MATTHIJS
Voorzitter

Bram OPSOMER
Secretaris

ADVIES VAN DE MILIEU- EN NATUURRAAD VAN VLAANDEREN

Minaraad
milieu- en natuurraad
van Vlaanderen

Mevrouw Annemie Turtelboom

Viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie

Koning Albert II-laan 19 bus 11

1210 Brussel

Datum: 9 april 2015
Uw ref.: Vlabel/regelgeving/AB
Onze ref.: 01/K2/2015/193
Te bereiken Jan.verheeke@minaraad.be / 02 558 01 36
Betreft: Adviesvraag na principiële goedkeuring van het voorontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Mevrouw de minister,

Uw adviesvraag van 1 april 2015 hebben we goed ontvangen.

Ik kan u meedelen dat de leden van het Dagelijks Bestuur met belangstelling kennis genomen hebben van de inhoud van de wijziging van het samenwerkingsakkoord. Tegelijk hebben ze besloten dat de Minaraad zou afzien van zijn recht hierover te adviseren, omdat een advies in deze fase van de besluitvorming nog weinig zou toevoegen aan de regelgevende operatie die nu voorligt.

Met vriendelijke groeten,

Jan Verheeke
Secretaris

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 57.344/VR
van 9 april 2015

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen’

Op 30 maart 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen, verlengd tot acht werkdagen,[1] een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest 'houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen'.

Het voorontwerp is door de verenigde kamers onderzocht op 7 april 2015. De verenigde kamers waren samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, voorzitter, Pierre VANDERNOOT, kamervoorzitter, Jan SMETS, Luc DETROUX, Bernard BLERO en Koen MUYLLE, staatsraden, Marc RIGAUX en Marianne DONY, assessoren, en Colette GIGOT en Annemie GOOSSENS, griffiers.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS en Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeurs.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 9 april 2015.

*

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

1. Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, moeten in de adviesaanvraag de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval wordt het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat:

> "ingevolge de DBFMO-overeenkomst met dienstverlener Satellic, die instaat voor de registratie van de verreden kilometers, berekening van de verschuldigde heffing en inning en doorstorting van de verschuldigde tolgelden, (…) àlle gewestelijke regelgeving tot implementatie van de kilometerheffing uitvoerbaar [moet] zijn ten laatste op 1 juni 2015.
>
> Dit moet Satellic toelaten om in de loop van juni de laatste wijzigingen aan de software door te voeren en in juli te beginnen met het testen van de geprogrammeerde software. Indien op een latere datum dan 1 juni nog wijzigingen aan de software nodig zijn door wijzigingen aan het regelgevend kader, moeten de testen opnieuw gebeuren.
>
> Bij gebreke van het voldoen van deze verplichting, riskeren de gewesten niet alleen een grote contractuele schadevergoeding, maar riskeren we eveneens dat dienstverlener Satellic de opstartdatum van de kilometerheffing uitstelt. Aangezien het afzien van de heffing van het eurovignet minstens 9 maanden op voorhand genotificeerd moet worden aan de verdragsstaten van het eurovignetverdrag, riskeert het Vlaamse Gewest in dit scenario ook een budgettair hiaat ingevolge het feit dat de kilometerheffing nog niet geheven kan worden, terwijl het eurovignet niet langer geheven mag worden".

*

2. Overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, heeft de afdeling Wetgeving zich moeten beperken tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond[2], alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

*

VORMVEREISTEN

3. In het aan de Raad van State, afdeling Wetgeving, bezorgde dossier is geen spoor te vinden van de adviezen van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, de Vlaamse adviesraad voor Bestuurszaken en de Milieu- en Natuurraad, waarvan nochtans gewag wordt gemaakt in de notificatie van de beslissing van de Vlaamse Regering van 27 maart 2015. De stellers van het ontwerp dienen erop toe te zien dat deze vormvereisten effectief worden nageleefd.

[2] Aangezien het gaat om voorontwerp van decreet, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met hogere rechtsnormen verstaan.

ONDERZOEK VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD

STREKKING VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD

4. Het samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015, tot instemming waarmee het voorontwerp van decreet strekt, houdt een wijziging in van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke 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'.

Naast bepaalde technische correcties, strekken de wijzigingen inzonderheid tot:

- het afschaffen van de forfaitaire heffing die verschuldigd is voor het gebruik van de weg gedurende een periode van vierentwintig uur ingeval de afgelegde kilometers niet geregistreerd worden (artikel 4, § 3, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, vervangen bij artikel 2, 1°, van het samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015);

- het herzien van de methodes voor de tariefzetting van de kilometerheffing als retributie (artikel 6 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014) en als belasting (artikel 7 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014), teneinde er inzonderheid variabelen aan toe te voegen die betrekking hebben op het tijdstip en de plaats van het weggebruik (artikelen 4 en 5 van het samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015);

- het bieden van de mogelijkheid aan de gewesten om, vanaf de datum van inwerkingtreding van de kilometerheffing, een vermindering door te voeren van de jaarlijkse verkeersbelasting die verschuldigd is door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven of verenigingen zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten, overeenkomstig artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 'betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten' (nieuw artikel 9/1 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, ingevoegd bij artikel 7 van het samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015).

BESTAANBAARHEID VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD MET HET EUROPESE RECHT

5. De afdeling Wetgeving heeft in haar advies 54.669/VR van 14 januari 2014 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Waalse Gewest van 27 maart 2014 'portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92*bis*, § 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles' benadrukt dat de bepalingen van de eerste twee hoofdstukken van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 de kenmerken van een raamakkoord vertonen.

De afdeling Wetgeving concludeert daaruit het volgende:

"Les dispositions du chapitre II de l'accord de coopération se bornent donc à fixer un cadre commun, qui vise à permettre aux régions, agissant ensuite chacune séparément, de mettre en place de façon cohérente et efficace leurs systèmes de télépéage routier pour les véhicules d'une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes.

Ce n'est, dès lors, qu'au moment de l'adoption des décrets, ordonnances et arrêtés d'exécution précités, que la conformité des futurs systèmes régionaux de télépéage routier pourra être appréciée, tant au regard du droit européen que du respect des compétences de l'autorité fédérale."[3]

Hoewel de verschillende gewestwetgevers nog geen concrete vorm gegeven hebben aan het tolheffingssysteem, kunnen wat betreft de vraag of het samenwerkingsakkoord in overeenstemming is met de voorschriften van richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 'betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen', reeds de volgende opmerkingen worden geformuleerd.

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

"Artikel 7*nonies*

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

a) voor andere tolregelingen dan regelingen met betrekking tot concessietolgelden:

- de eenheidswaarden en andere noodzakelijke parameters die zij toepassen om de verschillende infrastructuurkostenelementen te berekenen, en

- duidelijke informatie over de voertuigen waarvoor de tolregeling geldt, de geografische omvang van het wegennet of gedeelte van het wegennet die voor elke kostenberekening in aanmerking is genomen, en het percentage van de beoogde terug te verdienen kosten;

b) voor tolregelingen met betrekking tot concessietolgelden:

- de concessieovereenkomsten of ingrijpende wijzigingen van die overeenkomsten,

- het referentiemodel waarop de concessieverlener de aankondiging betreffende de concessieovereenkomst als bedoeld in bijlage VII B van Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (...) heeft gebaseerd; dit referentiemodel bevat de in het kader van de concessie geraamde kosten als bepaald in artikel 7*ter*, lid 1, het geraamde verkeersvolume per type voertuig, de geplande toltarieven en de geografische omvang van het net dat door de concessieovereenkomst wordt bestreken.

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

[3] *Parl.St.* W.Parl. 2013-14, nr. 977/1, 61.

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

a) nauwkeurige informatie over de trajecten waarop de externekostenheffing zal worden toegepast en een beschrijving van de voertuigklassen, soorten wegen en de exacte tijdsperioden op basis waarvan de externekostenheffing zal worden gevarieerd;

b) de geplande gewogen gemiddelde externekostenheffing en de beoogde totale inkomsten;

c) indien van toepassing, de naam van de instantie die is aangewezen overeenkomstig artikel 7*quater*, lid 4, om de hoogte van de heffing vast te stellen, en van haar vertegenwoordiger;

d) de parameters, data en informatie die noodzakelijk zijn om aan te tonen hoe de berekeningsmethode van bijlage III*bis* zal worden toegepast.

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

a) zes maanden na indiening van het in lid 3 bedoelde dossier, of

b) indien van toepassing, drie bijkomende maanden na ontvangst van in lid 3 bedoelde aanvullende informatie op verzoek van de Commissie.

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

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

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

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

De aandacht van de steller van het ontwerp wordt erop gevestigd dat hij bijgevolg, gelet op de artikelen 7, lid 3,[4] en 7*undecies*, lid 2,[5] van richtlijn 1999/62/EG, verplicht is ervoor te

[4] Deze bepaling luidt:

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

zorgen dat het toekomstige elektronische tolheffingssysteem in de praktijk voldoende toegankelijk is voor de buitenlandse gebruikers.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

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

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

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

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

Aangezien de tijdspanne waarvan in die twee bepalingen gewag wordt gemaakt, voor de drie gewesten identiek moet zijn, dient ze in het samenwerkingsakkoord zelf te worden vastgesteld.

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

---

[5] Deze bepaling luidt:

"2. De regelingen voor de inning van de tolgelden en de gebruiksrechten mogen niet-reguliere gebruikers van het wegennet niet op ongerechtvaardigde wijze financieel of anderszins benadelen. Met name wanneer een lidstaat de tolgelden of gebruiksrechten uitsluitend int door middel van een systeem dat het gebruik van apparatuur aan boord van voertuigen vergt, zorgt hij er voor dat geschikte apparaten, die voldoen aan de eisen van Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (…), door alle gebruikers kunnen worden verkregen volgens redelijke administratieve en economische regelingen".

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

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS Marnix VAN DAMME

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD

MORA
Mobiliteitsraad

Advies

Voorontwerp instemmingsdecreet wijziging samenwerkingsakkoord betreffende invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens

Brussel, 21 april 2015

Adviesvraag: Adviesaanvraag na de principiële goedkeuring van het voorontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen

Adviesvrager: Minister Annemie Turtelboom – Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie
Ontvangst adviesvraag: 30 maart 2015
Adviestermijn: bij hoogdringendheid - 10 werkdagen

Goedkeuring/bekrachtiging raad: 21 april 2015

Inhoud

Krachtlijnen van het advies **40**
Advies **42**
1. Maatschappelijk participatietraject rond kilometerheffing respecteren **42**
2. Discrepantie tussen keuzes Vlaamse Regering en visie mobiliteitsmiddenveld **44**
3. Wijziging samenwerkingsakkoord **46**
3.1. Samenvatting van de adviesvraag **46**
3.2. Advies over de wijziging van het samenwerkingsakkoord **47**

Krachtlijnen van het advies

De Vlaamse Regering vroeg de Mobiliteitsraad om advies over het instemmingsdecreet met het samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015 dat het samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten van 31 januari 2014 betreffende de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens en tot oprichting van Viapass wijzigt.

Op dit ogenblik heeft de Mobiliteitsraad onvoldoende zicht op de stand van zaken van het dossier wat een advies enkel over het instemmingsdecreet moeilijk maakt. De MORA formuleerde immers op 27 februari 2015 een advies over de randvoorwaarden van de kilometerheffing. In dit advies stelt de Raad vast dat er geen consensus is voor het systeem dat de Vlaamse Regering voorstelde. De Vlaamse Regering heeft nog niet teruggekoppeld op welke wijze ze met de randvoorwaarden van het middenveld zal omgaan. De opmerkingen in het advies van 27 februari 2015 blijven dus gelden.

Naast de adviesprocedure liep er een overleg met betrokken actoren over tariefhoogtes, het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing zal zijn en over het flankerend beleid. Ook de resultaten van dit overleg zijn nog niet gekend bij het middenveld.

Als derde aandachtspunt bevat het samenwerkingsakkoord een aantal principes die de Vlaamse Regering al dan niet kan gebruiken bij het vormgeven van de kilometerheffing. Naar het mobiliteitsmiddenveld communiceerde de Vlaamse Regering nog niet over de beleidskeuzes die ze zal maken. Door het ontbreken van een langetermijnkader zowel op het vlak van mobiliteit als fiscaliteit, kan de MORA deze keuzes ook niet inschatten.

Deze elementen bemoeilijken het lopende participatieproces. De Mobiliteitsraad vraagt duidelijkheid over de keuzes van de Vlaamse Regering, de resultaten van het overleg en de timing en verdere stappen bij de concrete uitwerking van de kilometerheffing voor vrachtwagens.

De MORA veronderstelt dat de beleidskeuzes zullen leiden tot aanpassingen aan het voorontwerp van decreet waarover de Mobiliteitsraad reeds adviseerde. De Raad vraagt om de wijzigingen aan hem te communiceren en de Raad de mogelijkheid te bieden hierover formeel te adviseren.

Specifiek over de wijzigingen aan het samenwerkingsakkoord vraagt de MORA aan de Vlaamse Regering om:

- Te communiceren over haar beleidskeuzes
- De maatregel in te bedden in een langetermijnvisie op mobiliteit en fiscaliteit, die minstens een visie bevat op een sociaal-rechtvaardige beprijzing voor alle modi en een voorstel omvat voor het internaliseren van de externe kosten
- De verkeersfiscaliteit voor vrachtwagens te herzien met aandacht voor het vermijden van ongewenste effecten
- Geen tariefvariaties te voorzien naar tijd en plaats zolang de kilometerheffing alleen geldt voor goederenvervoer
- Eén tarief per voertuigcategorie te voorzien op het Vlaamse wegennet dat onder de kilometerheffing valt

- De definitie van de vrijstellingen voor landbouwvoertuigen zodanig te formuleren dat ze rechtszekerheid biedt
- Ook vrijstellingen te voorzien voor voertuigen die uitsluitend bedoeld zijn voor het geven van opleidingen
- Rekening te houden met het in België geldende arbeidsrecht met betrekking tot de verantwoordelijkheid van de werkgever bij het subsidiair aanduiden van de bestuurder als belastingschuldige.

Advies

Op 27 maart 2015 keurde de Vlaamse Regering het voorontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass principieel goed. Ze vroeg hierover bij hoogdringendheid advies aan de MORA op 30 maart 2015. De MORA keurde dit advies goed tijdens zijn plenaire vergadering van 21 april 2015.

De Mobiliteitsraad gaat in dit advies in op het belang van het maatschappelijk participatietraject en zijn verwachtingen ten aanzien van de Vlaamse Regering omtrent het kilometerheffingsproject. Daarnaast adviseert de Raad over de technische aspecten van het samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015.

1. Maatschappelijk participatietraject rond kilometerheffing respecteren

Het idee om verkeersgerelateerde belastingen te vervangen door een andere manier van beprijzen is niet nieuw. Er is voor het eerst sprake van in het Vlaamse regeerakkoord 2004-2009. Van bij de start van de uitwerking van mogelijke systemen door de Vlaamse Regering loopt er parallel een maatschappelijk debat met actoren uit het middenveld. Dit participatieproces is noodzakelijk gebleken om een kilometerheffing voor vrachtwagens gedragen te maken.

Maatschappelijke randvoorwaarden voor kilometerheffing

Voor het project “kilometerheffing voor vrachtverkeer over de weg” was 12 februari 2010 een belangrijke datum. Toen bundelde de Vlaamse Regering een aantal dossiers onder de noemer “objectief doorrekenen van kosten voor mobiliteit”. Het ging meer concreet over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, vergroening van de belasting op inverkeerstelling (BIV) en de hervorming en eigen inning van de verkeersbelastingen. Daarmee gaf de Vlaamse Regering een signaal om werk te maken van een herziening van de verkeersfiscaliteit.

De Vlaamse Regering besliste toen ook om de MORA op regelmatige basis te betrekken bij de stand van zaken van het dossier. Deze regeringsbeslissing leidde tot een directe betrokkenheid van de Mobiliteitsraad en tot een goede communicatie, transparantie, kennis en wederzijds begrip.

Deze informatie-uitwisseling bleek daarenboven een meerwaarde voor de diverse adviesprocessen. Over de kilometerheffing voor vrachtwagens formuleerde de MORA ondertussen al vier adviezen.

In zijn adviezen van 2009[1] en 2010[2] vond de Mobiliteitsraad een draagvlak voor een kilometerheffingssysteem voor vrachtwagens. Dit draagvlak was verbonden aan een aantal maatschappelijke randvoorwaarden. De MORA leverde deze adviezen af vooraleer de Vlaamse Regering een definitieve beslissing nam voor de introductie van de kilometerheffing.

Politiek akkoord van 21 januari 2011: goederen- en personenvervoer

Een belangrijke stap in het realiseren van een systeem om kosten van mobiliteit objectief te kunnen doorreken was de ondertekening een politiek akkoord tussen de Gewesten over de hervorming van de verkeersbelastingen op 21 januari 2011. Dit akkoord bevatte:

- De invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens (ten laatste in 2013)
- De introductie van een tijdsgebonden gebruiksrecht voor weginfrastructuur voor lichte voertuigen, voorafgaand aan de eventuele inwerkingstelling van een kilometerheffing voor lichte voertuigen
- Hervorming van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling voor lichte voertuigen, die moet resulteren in een groenere autofiscaliteit
- Het organiseren van een proefproject kilometerheffing lichte voertuigen in de GEN-zone

Het politiek akkoord koppelt een ander systeem van beprijzing van wegverkeer voor het goederen- en het personenvervoer aan elkaar. Dit was ook de context waarbinnen de MORA zijn debatten binnen de MORA voerde.

Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014: principes kilometerheffing

Op 31 januari 2014 ondertekenden de drie Belgische gewesten het samenwerkingsakkoord dat de gezamelijke invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en de oprichting van Viapass mogelijk maakt. Het bevat de gemeenschappelijke principes waarmee de drie Gewesten rekening moeten houden bij de uitwerking van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Bovendien engageren ze zich om de nodige gewestelijke wetgeving te voorzien om de realisatie mogelijk te maken. Het samenwerkingsakkoord geeft de Gewesten de vrijheid om een aantal elementen zelf in te vullen om beleidsaccenten eigen aan het Gewest te kunnen leggen.

Het samenwerkingsakkoord creëert een wettelijke basis voor de invoering. De andere dossiers uit het politiek akkoord van 21 januari 2011 kennen nog geen wettelijke basis.

Over het samenwerkingsakkoord adviseerde de Mobiliteitsraad op 18 oktober 2013[3]. De Raad onderlijnde hierin opnieuw het belang van de maatschappelijke randvoorwaarden om tot een gedragen kilometerheffingssysteem te komen.

---

[1] MORA, 2009, Advies over het standpunt van de Vlaamse Regering tot invoering van een kilometerheffing, 30 maart 2009 - www.mobiliteitsraad.be/node/2493

[2] MORA, 2010, Advies over kilometerheffing voor vrachtvervoer, 24 september 2010 - www.mobiliteitsraad.be/node/3768

[3] MORA, 2013, Advies over het samenwerkingsakkoord kilometerheffing voor vrachtwagens, 18 oktober 2013 - www.mobiliteitsraad.be/node/8777

2. Discrepantie tussen keuzes Vlaamse Regering en visie mobiliteitsmiddenveld

Het voorontwerp van decreet betreffende de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 13 februari 2015, geeft voor het eerst formeel de concrete beleidskeuzes aan over de verschillende aspecten van de kilometerheffing in Vlaanderen.

Invulling MORA-randvoorwaarden noodzakelijk

De Mobiliteitsraad stelt in zijn advies[4] van 27 februari 2015 vast dat het systeem waarvoor de Vlaamse Regering koos op 13 februari 2015 sterk afwijkt van het systeem waarvoor hij een draagvlak heeft gevonden. Daarom vindt de Mobiliteitsraad geen consensus voor dit systeem. Dit advies blijft nog steeds geldig.

In het advies geeft de Raad aan dat hij voorstander blijft van de invoering van een kilometerheffingssysteem voor vrachtwagens indien aan een aantal randvoorwaarden is voldaan. De Mobiliteitsraad herhaalt deze randvoorwaarden die hij in zijn vorige adviezen aanreikte om een draagvlak te vinden bij alle actoren. De Raad stelt immers voor om te starten met een eenvoudig, maatschappelijk haalbaar, gebruiksvriendelijk en betrouwbaar systeem waarbij de Vlaamse Regering:

- Vertrekt vanuit een Vlaamse mobiliteits- en fiscaliteitsvisie en de kilometerheffing inbedt in een algemene mobiliteitsvisie over alle modi en verkeersnetwerken heen en in een beleidsvisie op Vlaamse fiscaliteit
- De verschillen tussen de gewesten tot een minimum beperkt: dit impliceert zo homogeen mogelijke tarieven, met minimale verschillen in hoogte
- Begint op een beperkt wegennet om de invoering maatschappelijk haalbaar te maken. Ze moet de keuze voor dit wegennet maken op basis van objectieve en transparante criteria en via een participatietraject. Dit geldt ook voor eventuele aanpassingen aan het netwerk.
- Voorziet in een handhaving met een hoge pakkans
- Tariefhoogtes bepaalt die maatschappelijk aanvaardbaar en gedragen zijn. Uit de door de MORA gevraagde impactstudie moet blijken welke tariefhoogtes haalbaar zijn, rekening houdend met de doelstellingen van de kilometerheffing
- Het aantal vrijstellingen beperkt
- Een flankerend beleid uitrolt dat zowel overgangsmaatregelen als structurele maatregelen omvat
- De opbrengsten besteedt aan de verbetering van het mobiliteitssysteem in zijn geheel, inclusief de remediëring van externe kosten, en infrastructuur
- De effecten van de kilometerheffing opvolgt en data verzamelt over de vrachtwagenstromen op het wegennet.

In de adviestekst staat een verdere verduidelijking van deze randvoorwaarden.

[4] MORA, 2015, Advies over het voorontwerp van decreet betreffende de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, 27 februari 2015 - www.mobiliteitsraad.be/node/9707

Duidelijkheid nodig over de stand van zaken van het dossier

De adviesvraag aan de MORA was niet het enige lopende consultatieproces. Tijdens de hoorzitting[5] in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement van 19 maart 2015 over het MORA-advies, gaf de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken aan "*dat er nog overleg loopt met betrokken actoren. Met het eindrapport over deze overlegronde zal de minister aan de Regering een mandaat vragen voor verdere onderhandelingen met de betrokken partners. Op basis van de verdere onderhandelingen zal hij nagaan hoe het decreet en het systeem kunnen aangepast worden in functie van slimme mobiliteit maar vooral gebaseerd op het principe dat de vervuiler betaalt*".

De visie van de MORA op de kilometerheffing voor vrachtwagens hangt sterk af van de wijze waarop met de Vlaamse Regering rekening houdt met de randvoorwaarden vermeld in zijn advies van 27 februari 2015. Het is voor de Mobiliteitsraad onduidelijk welke wijzigingen de Vlaamse Regering nog zal aanbrengen aan het ontwerp van decreet betreffende de kilometerheffing en in welke mate ze rekening houdt met het MORA-advies en de resultaten van het overleg. De Mobiliteitsraad heeft hierover nog geen feedback ontvangen van de Vlaamse Regering. De Raad heeft ook geen zicht op welke beleidskeuzes de Vlaamse Regering zal maken over de gewijzigde elementen in het samenwerkingsakkoord.

Deze elementen maken het voor de Mobiliteitsraad moeilijk om een technisch advies te geven over het samenwerkingsakkoord omdat ook hierover de keuze van de Vlaamse Regering niet gekend is. Dit heeft mee te maken met het ontbreken van een visie op lange termijn op mobiliteit en fiscaliteit waarin deze maatregel past.

De Mobiliteitsraad vraagt duidelijkheid over de keuzes van de Vlaamse Regering, de resultaten van het overleg en de timing en verdere stappen bij de concrete uitwerking van de kilometerheffing voor vrachtwagens. De MORA veronderstelt dat de beleidskeuzes zullen leiden tot aanpassingen aan het voorontwerp van decreet waarover de Mobiliteitsraad reeds adviseerde. De Mobiliteitsraad vraagt om de eventuele wijzingen aan hem te communiceren en de Raad de mogelijkheid te bieden hierover opnieuw formeel te adviseren.

De MORA wil nogmaals wijzen op het belang van transparantie en een goede communicatie om te werken aan draagvlak. Hij roept de Vlaamse Regering daarom op om te blijven communiceren met het mobiliteitsmiddenveld en de andere betrokken actoren om het vertrouwen in het proces te versterken.

[5] Vlaams Parlement, 2015, Woordelijk verslag commissievergadering, Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken, 19 maart 2015, p. 3-32, versie voor eindredactie

3. Wijziging samenwerkingsakkoord

De gezamenlijke principes van de kilometerheffing over de drie Gewesten zijn vastgelegd in het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014. Bij de verdere concretisering van de kilometerheffing voor vrachtwagens bleken er nog enkele technische en inhoudelijke aanpassingen nodig. Deze zijn opgenomen in een nieuw samenwerkingsakkoord dat het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 wijzigt. De Vlaamse Regering vraagt de MORA om advies over het instemmingsdecreet met het nieuwe samenwerkingsakkoord. De drie Gewesten ondertekenden dit samenwerkingsakkoord op 27 maart 2015.

3.1. Samenvatting van de adviesvraag

Het samenwerkingsakkoord van 27 maart 2015 bevat 10 artikelen. Deze gewijzigde of toegevoegde artikelen bevatten volgende aanpassingen aan het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014:

- Gewijzigde definities van “voertuig” en “tariefzone”
- De tariefformule wordt gewijzigd zowel voor de kilometerheffing als retributie als die voor de kilometerheffing als belasting:
  - De correctiefactor voor onnauwkeurige GPS-metingen wordt niet meer vermeld in het samenwerkingsakkoord.
  - Het tarief kan nu ook gemoduleerd worden naar tijd en plaats.
  - Voertuigen van 12 ton behoren tot de gewichtsklasse 12 ton tot 32 ton.
  - Er kan een afwijkend tarief voorzien worden voor zeer grote vrachtwagens (meer dan 32 ton) op ‘overige gewestwegen en gemeentewegen met een tarief hoger dan nul eurocent[6]‘.

  De wijzigingen over de tariefstructuur hebben tot doel om de Gewesten de mogelijkheid te bieden om tarieven in overeenstemming te brengen met hun beleidsaccenten.
- Het aanmerken van de bestuurder van een voertuig als belastingsschuldige die enkel subsidiair kan worden aangesproken tot voldoening van de verschuldigde kilometerheffing en desgevallend de administratieve boetes.
- Overtredingen van de kilometerheffing binnen eenzelfde tijdvak vanaf de eerste vaststelling van inbreuk worden gebundeld en kunnen maximaal één administratieve boete tot gevolg hebben.
- Bij de vrijstelling voor landbouw-, tuinbouw-, visteelt- en bosbouwvoertuigen wordt de definiëring van voertuigen die ‘af en toe gebruik maken van de openbare weg’ geherformuleerd.
- De gewesten kunnen vrijblijvend de jaarlijkse verkeersbelasting voor leasingvoertuigen wijzigen voor voertuigen die onderworpen zijn aan de kilometerheffing.

---

[6] Het samenwerkingsakkoord voorziet tariefvariaties in functie van het wegtype. De drie wegtypes waarvan kan worden gedifferentieerd zijn: autosnelwegen en autosnelwegringwegen, overige gewestwegen met een tarief hoger dan nul eurocent en gemeentewegen met een tarief hoger dan nul eurocent.

- Het handhavingspersoneel van de gewesten mag bij een wegcontrole (en alleen dan) niet alleen de eigen openstaande administratieve boetes innen maar ook automatisch de openstaande vorderingen van andere gewesten.
- Schrappen van de forfaitaire heffing die een gebruiksrecht voor 24h op het ganse Belgische wegennet introduceerde.

3.2. Advies over de wijziging van het samenwerkingsakkoord

De Mobiliteitsraad onderlijnt dat de Vlaamse Regering de kilometerheffing best invoert als een eenvoudig, betrouwbaar en gebruiksvriendelijk systeem. Vanuit dit standpunt bekijkt hij de wijzigingen aan het samenwerkingsakkoord.

Onduidelijkheid over keuzes van de Vlaamse Regering

Het samenwerkingsakkoord biedt de Gewesten de contouren aan waarbinnen zij een kilometerheffingssysteem kunnen ontwikkelen. De aanpassingen die gebeuren in het samenwerkingsakkoord zijn niet onmiddellijk van toepassing in alle drie Gewesten. Het is aan de Gewesten zelf om te bepalen welke principes en op welke wijze ze deze omzetten in regelgeving.

Het opnemen van de principes gebeurt op vraag van minstens één Gewest of omdat het technisch en/of juridisch nodig is. Het is voor de Mobiliteitsraad niet duidelijk welke beleidskeuzes de Vlaamse Regering gaat maken vertrekkend van de principes.

Het inpassen van de maatregel in een langetermijnbeleid is nodig om de beleidskeuzes te duiden. De Mobiliteitsraad is vragende partij om de kilometerheffing in te passen in een beleid op lange termijn zowel omtrent mobiliteit als omtrent fiscaliteit. Zo'n beleid moet minstens een visie bevatten op een sociaal-rechtvaardige beprijzing voor alle modi en een voorstel omvatten voor het internaliseren van de externe kosten van alle modi.

Herziening verkeersfiscaliteit

De MORA vindt het positief dat de Vlaamse Regering als doelstelling opneemt dat de jaarlijkse verkeersbelasting als belasting op voertuigbezit wordt vervangen door een kilometerheffing voor vrachtwagens als een eerlijkere gebruiksbelasting. Het is een concrete toepassing van het de gebruiker betaalt-principe.

In zijn vorige adviezen heeft de Mobiliteitsraad aangegeven dat hij verwacht dat bij het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtwagens de Vlaamse Regering de jaarlijkse verkeersbelasting vermindert. De MORA vraagt om voor voertuigen boven 12 ton de Europese minimumtarieven te hanteren en verkeersbelasting af te schaffen voor voertuigen tussen 3,5 ton en 12 ton.

Het vermijden van ongewenste effecten bij het hervormen van de verkeersbelastingen is voor de MORA een belangrijk aandachtspunt. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om de nodige maatregelen te nemen om ongewenste effecten te vermijden. Zo mag de hervorming niet leiden tot onder meer het creëren van vermijdingsgedrag naar andere routes en verschuivingen tussen voertuigcategorieën bij die categorieën die

grenzen aan een andere MTM-klasse. Gezien de kilometerheffing een belasting is, moet deze ook billijk en rechtvaardig zijn in het hele gewest. De Raad vraagt om een goede en transparante effectopvolging te voorzien om eventuele bijsturingen op een objectieve manier mogelijk te maken.

Geen tariefvariaties naar tijd en plaats

Het samenwerkingsakkoord voert het begrip “tariefzone” in en staat toe om tarieven te variëren naar tijd en plaats. De Mobiliteitsraad is geen voorstander van het variëren van de tarieven van de kilometerheffing naar tijd en plaats zolang de kilometerheffing enkel geldt voor vrachtvervoer over de weg. Omdat vrachtverkeer slechts een minderheidspercentage uitmaakt van het verkeer op de weg zal enkel door vrachtwagens een verhoogd tarief aan te rekenen op bepaalde tijden en locaties, de impact op de congestie nagenoeg onbestaand zijn.

Tariefvariaties naar tijd en plaats maken het systeem mogelijk minder eenvoudig en gebruiksvriendelijk. Bovendien maakt dit het bijna onmogelijk om op voorhand de kostprijs van een rit te bepalen, wat een belangrijk nadeel is voor de gebruikers.

De MORA heeft in zijn vorige adviezen aangegeven voor een systeem te zijn dat op termijn mobiliteitssturend is wanneer voor alle modi, zowel voor personen- als goederenvervoer, een systeem voor een rechtvaardige beprijzing bestaat. Op dat ogenblik kan een variatie naar tijd en plaats overwogen worden. Dit kan voor het mobiliteitsmiddenveld enkel via een objectieve en transparant proces dat gekoppeld is aan een participatietraject.

Eén tarief op het Vlaamse wegennet

Het samenwerkingsakkoord voorziet de mogelijkheid om vrachtwagens zwaarder dan 32 ton meer te belasten op de ‘overige gewestwegen en gemeentewegen met een tarief hoger dan nul eurocent’. De Mobiliteitsraad vraagt om op het volledige wegennet dat onder de kilometerheffing zal vallen per voertuigcategorie slechts één tarief te hanteren.

De Raad kiest hiervoor omdat de basis van de kilometerheffing een infrastructuurheffing is, een vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur met een rechtstreekse link tussen de belasting van het wegennet en het te betalen tarief. De infrastructuurcomponent in de tariefformule moet onafhankelijk zijn van het type weg.

Vrijstellingen

Het samenwerkingsakkoord wijzigt de definitie van de vrijstellingen van landbouw-, tuinbouw-, visteelt- en bosbouwvoertuigen. De MORA vindt echter dat de voorwaarden van de vrijstellingen weinig nauwkeurig omschreven zijn en vreest voor rechtsonzekerheid bij de verdere invulling. De MORA pleit in deze voor eenvoud en consistentie tussen de gewesten.

In zijn advies van 27 februari 2015 heeft de Mobiliteitsraad gevraagd om ook voor opleidingsvoertuigen een vrijstelling te voorzien. De Raad herhaalt zijn vraag aan de Vlaamse Regering om voor voertuigen uitsluitend bestemd voor opleidingen een vrijstelling te voorzien in het decreet betreffende de kilometerheffing.

Samenwerking tussen de gewesten

Voor het maatschappelijk draagvlak is een goede handhaving zeer belangrijk. De MORA vindt het bijgevolg positief dat het samenwerkingsakkoord toelaat dat gewesten bij wegcontroles niet alleen de eigen openstaande administratieve geldboetes kunnen innen, maar ook automatisch de openstaande geldboetes van de andere gewesten. Dit leidt tot een efficiëntere effectieve inning.

Verantwoordelijkheid van de chauffeur

Het samenwerkingsakkoord voorziet de mogelijkheid om de bestuurder van een voertuig subsidiair aan te duiden als belastingschuldige. De Mobiliteitsraad neemt hiervan akte maar vindt dat hier rekening gehouden moet worden met het in België geldende arbeidsrecht met betrekking tot de verantwoordelijkheid van de werkgever.

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Instemming wordt betuigd met het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Brussel, 24 april 2015.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie,

Annemie TURTELBOOM

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

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

BIJLAGE:
Tekst van het samenwerkingsakkoord

SAMENWERKINGSAKKOORD tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92*bis*, §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen	**ACCORD DE COOPÉRATION modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92*bis*, §1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles**
Gelet op richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, zoals gewijzigd door de Richtlijnen 2006/38/EG en 2011/76/EU; Gelet op richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap; Gelet op de Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen;	Vu la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée par les directives 2006/38/CE et 2011/76/UE; Vu la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté; Vu la décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 op de hervorming der instellingen, met name artikel 92*bis*, §1, zoals laatst gewijzigd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014, en artikel 6, §1, X, 1°, zoals laatst gewijzigd bij bijzondere wet van 8 augustus 1988;	Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, et notamment son article 92bis, § 1er, tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 6 janvier 2014, et son article 6, §1er, X, 1°, tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 8 août 1988;
Gelet op de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, met name artikel 4, §3, zoals laatst gewijzigd bij bijzondere wet van 13 juli 2001;	Vu la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, et notamment son article 4, § 3, tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 13 juillet 2001;
Gelet op het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;	Vu l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, §1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;
Gelet op de overeenkomst betreffende de realisatie van een gezamenlijke opdracht in de zin van artikel 19 van wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten, gesloten tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en SOFICO;	Vu le contrat concernant la réalisation d'un marché conjoint au sens de l'article 19 de la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services, conclu entre la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale et la SOFICO;
Overwegende dat het de bedoeling is van de gewesten om elk gewest de mogelijkheid te bieden om maximaal, maar met respect voor de Europeesrechtelijke minimumtarieven, de jaarlijkse	Considérant que l'intention des régions est d'offrir à chaque région la possibilité de remplacer au maximum, mais en respectant les tarifs minimums légaux selon le droit européen, la taxe de

verkeersbelasting als belasting op voertuigbezit te vervangen door de kilometerheffing voor zware vrachtvoertuigen als faire gebruiksheffing;	circulation annuelle, en tant que taxe sur la possession d'un véhicule, par le prélèvement kilométrique sur les poids lourds, en tant que prélèvement équitable lié à l'utilisation;
Overwegende dat artikel 4, §3, van de Bijzondere Financieringswet voorschrijft dat de verkeersbelasting verschuldigd door een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een VZW met leasingactiviteiten, alleen kan worden gewijzigd na het sluiten van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord;	Considérant que l'article 4, §3, de la loi spéciale de financement impose que la taxe de circulation due par une société, une entreprise publique autonome ou une ASBL à activités de leasing ne peut seulement être modifiée qu'après la conclusion d'un accord de coopération interrégional;
Overwegende dat de gewesten maximale vrijheid dienen te behouden voor het bepalen en differentiëren van de van toepassing zijnde tarieven in overeenstemming met de gelegde beleidsaccenten;	Considérant que les régions ont à conserver une liberté maximale pour la détermination et la différenciation des tarifs applicables, en concordance avec les accents de politique fixés;
Overwegende dat de Gewesten in dit kader evenwel streven naar een zo groot mogelijke overeenstemming met het oog op de transparantie en duidelijkheid voor de weggebruiker;	Considérant cependant que les Régions aspirent dans ce cadre à une convergence la plus grande possible dans un souci de transparence et de clarté pour l'utilisateur de la route;
Het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering, in de persoon van Vlaams Minister-president Geert Bourgeois, Vlaams Vice-minister-president Annemie Turtelboom, Vlaams Minister Ben Weyts en Vlaams Minister Joke Schauvliege;	La Région flamande, représentée par son gouvernement, en la personne du Ministre-Président flamand Geert Bourgeois, du Vice-ministre-président flamand Annemie Turtelboom, du Ministre flamand Ben Weyts et du Ministre flamand Joke Schauvliege;
Het Waalse Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering, in de persoon van Waals Minister-president Paul Magnette, Waals Vice-Minister-president Maxime Prévot, Waals Minister Christophe Lacroix;	La Région Wallonne, représentée par son gouvernement, en la personne du Ministre-Président wallon Paul Magnette, du Vice-Président wallon Maxime Prévot, du Ministre wallon Christophe Lacroix;

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering, in de persoon van Brussels Minister-president Rudi Vervoort, Brussels Minister Guy Vanhengel, Brussels Minister Pascal Smet, en Brussels Minister Céline Fremault; Die gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenen, zijn overeen gekomen hetgeen volgt:	La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son gouvernement, en la personne du Ministre-Président bruxellois Rudi Vervoort, du Ministre bruxellois Guy Vanhengel, du Ministre bruxellois Pascal Smet, et de la Ministre bruxelloise Céline Fremault; Lesquelles exercent conjointement leurs compétences propres, ont convenu ce qui suit:
Artikel 1	**Article 1**
In artikel 1 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92*bis*, §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, worden volgende wijzigingen aangebracht: 1° punt 18° wordt vervangen door wat volgt: "18° het voertuig: een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen, bedoeld of gebruikt, al dan niet uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen en waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt;"; 2° er wordt een punt 20° toegevoegd dat luidt als volgt: "20° de tariefzone: een begrensd wegsegment met een vast begin- en eindpunt waarop bij gebruik in een welbepaalde rijrichting op	A l'article 1er de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92*bis*, §1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles les modifications suivantes sont apportées: 1° le point 18 est remplacé par ce qui suit: "18° le véhicule: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés, prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes;"; 2° un point 20° est ajouté et rédigé comme suit: "20° la zone tarifaire: un segment de route limité avec un début et une fin fixes pour l'utilisation duquel dans un sens bien déterminé

elk moment een eenduidig bepaald en afstands-gerelateerd tarief T_Z van toepassing is.”.	un tarif T_Z déterminé de manière univoque et en rapport avec la distance parcourue est d’application.".
Artikel 2	**Article 2**
In artikel 4 van hetzelfde samenwerkingsakkoord worden volgende wijzigingen aangebracht: 1° paragraaf 3 wordt vervangen door wat volgt: “§3. - De houder van het voertuig is degene, hetzij: 1° op wiens naam het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen; 2° op wiens naam het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij het buitenlands geldende equivalent van de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen; 3° die het voertuig waarvoor geen kenteken is ingeschreven bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen of zijn equivalent in het buitenland, feitelijk ter beschikking heeft. Voor de toepassing van het eerste lid wordt, in geval van een samenstel van voertuigen, het kenteken van het motorvoertuig bedoeld. In geval van niet-betaling door de houder van het voertuig, is degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft hoofdelijk gehouden tot betaling van de kilometerheffing en van de administratieve geldboeten, onder voorbehoud van zijn verhaal tegen de houder van het voertuig.	A l’article 4 du même accord de coopération, les modifications suivantes sont apportées: 1° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit: "§3. - Le détenteur du véhicule est la personne, soit: 1° au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules; 2° au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'équivalent étranger de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules; 3° qui dispose dans les faits du véhicule pour lequel aucune immatriculation n'a été enregistrée auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules ou de son équivalent étranger. Pour l'application du premier alinéa, il y a lieu d'avoir égard, dans le cas d'un ensemble de véhicules articulés, à l'immatriculation du véhicule à moteur. En cas de non-paiement par le détenteur du véhicule, celui qui dispose dans les faits du véhicule est solidairement tenu au paiement du prélèvement kilométrique et des amendes administratives, sous réserve de son recours contre le détenteur du véhicule.

Voor de toepassing van deze paragraaf wordt de bestuurder van het voertuig beschouwd als een persoon die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft. In afwijking van het eerste lid, 1° en 2°, kan de houder van het voertuig, indien het voertuig door de houder ervan bestendig of gewoonlijk ter beschikking is gesteld van een derde door verhuur, leasing of enige andere overeenkomst die derde na hun gezamenlijk akkoord, aanduiden als de houder van het voertuig. De initiële houder van het voertuig blijft solidair aansprakelijk voor de goede uitvoering van de verplichtingen van de voormelde derde."; 2° paragraaf 4 wordt opgeheven.	Pour l'application du présent paragraphe, le conducteur du véhicule est considéré comme une personne disposant dans les faits du véhicule. Par dérogation au premier alinéa, 1° et 2°, le détenteur du véhicule peut, si le véhicule est mis, de façon permanente ou habituelle, par location, leasing ou tout autre contrat, à la disposition d'un tiers, convenir avec ce dernier que celui-ci sera considéré comme détenteur du véhicule. Le détenteur originel du véhicule reste solidairement tenu à la bonne exécution des obligations du tiers susmentionné." ; 2° le paragraphe 4 est abrogé.
Artikel 3	**Article 3**
In artikel 5 van hetzelfde samenwerkingsakkoord worden volgende wijzigingen aangebracht: 1° punt 6° wordt vervangen door wat volgt: "6° door het sluiten van de in 1° bedoelde overeenkomst en zolang deze bestaat en de schorsing van de uitvoering ervan door de dienstverlener niet is meegedeeld aan de tolheffende instantie, kan de heffing waarop de overeenkomst betrekking heeft enkel worden ingevorderd bij de dienstverlener voor zover het bedrag van de verschuldigde heffing per houder van het voertuig kan worden bepaald;"; 2° punt 7° wordt vervangen door wat volgt:	A l'article 5 du même accord de coopération, les modifications suivantes sont apportées : 1° le point 6° est remplacé par ce qui suit: "6° par la conclusion du contrat visé au point 1° et aussi longtemps que celui-ci existe et que la suspension de son exécution n'est pas notifiée par le prestataire de services au percepteur de péages, le prélèvement kilométrique afférent au contrat ne peut être recouvré qu'auprès du prestataire de services pour autant que le montant du prélèvement kilométrique dû par détenteur de véhicule puisse être déterminé;" ; 2° le point 7° est remplacé par ce qui suit:

"7° de uitvoering van de in 1° bedoelde overeenkomst kan door de dienstverlener enkel worden geschorst als: a) de houder van het voertuig niet voldoet aan zijn betalingsverplichtingen jegens de dienstverlener, zoals bepaald in de overeenkomst, vermeld in punt 1°; b) de houder van het voertuig, in voorkomend geval, geen of een ontoereikend gegarandeerd betaalmiddel ter beschikking heeft gesteld; c) de houder of de bestuurder van het voertuig een gebruik maakt van de elektronische registratievoorziening dat strijdig is met de gebruiksaanwijzing die door de dienstverlener ter beschikking is gesteld; d) de houder of de bestuurder van het voertuig nalaat een defect aan de elektronische registratievoorziening te melden; e) de houder of de bestuurder van het voertuig de instructies van de dienstverlener niet opvolgt met het oog op de vervanging of de herstelling van de defecte elektronische registratievoorziening;";	"7° l'exécution du contrat visé au point 1° ne peut être suspendue par le prestataire de service que lorsque: a) le détenteur du véhicule ne satisfait pas à ses obligations de paiement à l'égard du prestataire de services, telles que déterminées par le contrat visé au point 1°; b) le cas échéant, le détenteur du véhicule, n'a pas mis à disposition de moyen de paiement garanti ou de moyen de paiement garanti suffisant; c) le détenteur du véhicule ou le conducteur du véhicule fait un usage du dispositif d'enregistrement électronique, qui est contraire au mode d'emploi mis à disposition par le prestataire de services; d) le détenteur du véhicule ou le conducteur du véhicule néglige de signaler un défaut au dispositif d'enregistrement électronique; e) le détenteur du véhicule ou le conducteur du véhicule ne suit pas les instructions du prestataire de services, en vue du remplacement ou de la réparation du dispositif d'enregistrement électronique défectueux;" ;
3° punt 10° wordt vervangen door wat volgt:	3° le point 10° est remplacé par ce qui suit:
"10° elk gewest is, onverminderd de in dit akkoord overeengekomen wederzijdse rechtshulp, bevoegd voor de handhaving van de kilometerheffing op zijn grondgebied. Als evenwel voor een bepaald voertuig al een overtreding werd vastgesteld ingevolge de regelgeving van een gewest, wordt in geen enkel gewest een administratieve geldboete opgelegd voor overtredingen begaan met hetzelfde voertuig gedurende een ononderbroken tijdvak van drie uur dat aanvangt vanaf vaststelling van eerstgenoemde overtreding, voor zover voor deze overtreding een administratieve boete wordt opgelegd. De duurtijd van het	"10° chaque région est, sans préjudice de l'assistance juridique mutuelle convenue dans le présent accord, compétente pour le contrôle du prélèvement kilométrique sur son territoire. Toutefois, si, pour un véhicule déterminé, une infraction a déjà été constatée conformément à la réglementation d'une région, aucune région ne peut infliger d'amende administrative pour les infractions commises avec le même véhicule pendant une période de temps ininterrompue de trois heures, qui commence à partir de la constatation de la première infraction, pour autant qu'une amende administrative soit infligée pour cette infraction. La durée de la période de temps

ononderbroken tijdvak kan worden gewijzigd bij een uitvoerend samenwerkingsakkoord als vermeld in artikel 92*bis*, §1, derde lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen".	ininterrompue peut être modifiée au moyen d'un accord de coopération d'exécution, tel que visé à l'article 92*bis*, §1er, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.".
Artikel 4	**Article 4**
Artikel 6 van hetzelfde samenwerkingsakkoord wordt vervangen door wat volgt : "Art. 6. Tariefmethodologie voor de kilometerheffing als retributie. §1. Het tarief van de kilometerheffing wordt vastgesteld bij of krachtens decreet respectievelijk ordonnantie, in overeenstemming met de bepalingen van de Tolrichtlijn. §2. De kilometerheffing wordt vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule: $\Sigma_z \quad T_Z \times K_Z$ waarbij: 1° T_Z = het tarief, exclusief BTW, van toepassing in een bepaalde tariefzone voor kilometers afgelegd in een welbepaalde rijrichting, op een welbepaald moment, uitgedrukt in eurocent per kilometer; 2° K_Z = het aan te rekenen aantal kilometers afgelegd in elk dezer tariefzones, dat wordt vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule:	L'article 6 du même accord de coopération est remplacé par ce qui suit : "Art. 6. Méthode de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que redevance. §1er. Le tarif du prélèvement kilométrique est établi par décret ou par ordonnance ou en vertu du décret ou de l'ordonnance conformément aux dispositions de la Directive péage. §2. Le prélèvement kilométrique est établi en appliquant la formule suivante : $\Sigma_z \quad T_Z \times K_Z$ où : 1° T_Z = le tarif, hors TVA, applicable dans une zone tarifaire déterminée, pour les kilomètres parcourus, dans un sens bien déterminé, à un moment bien déterminé, exprimé en centimes d'euros par kilomètre; 2° K_Z = le nombre de kilomètres parcourus à prendre en compte dans chacune de ces zones tarifaires, qui est déterminé selon la formule suivante:

K_Z = KM x(100% - Corr) met daarbij: 1° KM = het aantal geregistreerde kilometers in de betreffende tariefzone waar op dat ogenblik een tarief T_Z van toepassing is, gedurende een bepaalde kalenderdag; 2° Corr = een correctiefactor met waarde 1,5% die compenseert voor een eventueel onnauwkeurige registratie; 3° $_Z$ = de onderscheiden tariefzones zoals gedefinieerd in artikel 1, 20°. Gezien het tarief T_Z mogelijk kan variëren in de tijd en per rijrichting zal K_Z voor elke tijdens het gebruik van het betreffend wegsegment voorgekomen waarde van T_Z afzonderlijk worden berekend. Naargelang de technologische vooruitgang, kan de waarde van de correctiefactor, vermeld in deze paragraaf, worden gewijzigd bij een uitvoerend samenwerkingsakkoord als vermeld in artikel 92*bis*, §1, derde lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. §3. Het tarief T_Z uitgedrukt in eurocenten per kilometer: - is opgebouwd uit een infrastructuurheffing; - en wordt bepaald volgens volgende formule:	K_Z = KM x (100% - Corr) où: 1° KM = le nombre de kilomètres enregistrés dans la zone tarifaire en question où un tarif T_Z est d'application à cet instant, pendant un jour calendrier déterminé ; 2° Corr = un facteur de correction d'une valeur de 1,5%, compensant les éventuelles imprécisions de l'enregistrement; 3° $_Z$ = les différentes zones tarifaires, définies à l'article 1er, 20°. Vu qu'il est possible que le Tarif T_Z varie dans le temps et par sens de circulation, K_Z sera calculé séparément pour chaque valeur survenue de T_Z pendant l'utilisation du segment de route en question. Suivant le progrès technologique, la valeur du facteur de correction mentionné dans le présent paragraphe, peut être modifiée par un accord de coopération d'exécution, tel que visé à l'article 92*bis*, § 1er, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. §3. Le tarif T_Z exprimé en centimes d'euros par kilomètre : - est construit sur la base d'une redevance d'infrastructure ; - et est déterminé selon la formule suivante :

$T_Z = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N + d \times E_T + e \times E_P)$ waarbij: 1° F = een factor gelijk aan: - 1 voor de tariefzones die betrekking hebben op de wegen of wegsegmenten, voor het gebruik waarvan een kilometerheffing verschuldigd is; en - 0 voor alle andere wegen of wegsegmenten; 2° BT = basistarief van de kilometerheffing; 3° A = variabele in functie van het wegtype: - de autosnelwegen en ringautosnelwegen; - overige gewestwegen. 4° G = variabele in functie van gewichtsklasse van het voertuig, bepaald volgens de maximaal toegelaten massa: - maximaal toegelaten massa hoger dan 3,5 ton en lager dan 12 ton; - maximaal toegelaten massa hoger dan of gelijk aan 12 ton, en lager dan of gelijk aan 32 ton; - maximaal toegelaten massa hoger dan 32 ton; 5° E_N = variabele in functie van de Euro-emissieklasse van het voertuig (indeling volgens Euronorm-klasse); 6° E_T = variabele in functie van het tijdstip;	$T_Z = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N + d \times E_T + e \times E_P)$ où : 1° F = un facteur égal à : - 1, pour les zones tarifaires qui comprennent les routes ou les segments des routes, pour l'utilisation desquelles un prélèvement kilométrique est dû; et - 0 pour les autres routes ou segments de route; 2° BT = le tarif de base du prélèvement kilométrique; 3° A = une variable en fonction du type de route: - autoroutes et rings autoroutiers; - autres routes régionales. 4° G = une variable en fonction de la catégorie de poids du véhicule, déterminée selon la masse maximale autorisée: - masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 12 tonnes; - masse maximale autorisée supérieure ou égale à 12 tonnes et inférieure ou égale à 32 tonnes; - masse maximale autorisée supérieure à 32 tonnes; 5° E_N = une variable en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule (classification selon la norme classe Euro); 6° E_T = une variable en fonction du moment;

7° E_P = variabele in functie van de plaats; 8° a, b, c, d en e = factoren die een invloed uitoefenen op het gewicht van A, G, E_N, E_T en E_P in het kader van de berekening van T_Z. §4. De tarieven worden geïndexeerd in functie van de index van de consumptieprijzen en worden aangepast aan de technologische evolutie. §5. Elk gewest kan een afwijkend tarief voorzien voor het gebruik van de overige gewestwegen, vermeld in paragraaf 3, 3°, tweede streepje, door een voertuig waarvan de maximaal toegelaten massa meer dan 32 ton bedraagt.”.	7° E_P = une variable en fonction du lieu; 8° a, b, c, d et e = les facteurs qui influent sur le poids de A, G, E_N, E_T et E_P dans le cadre du calcul de T_Z. §4. Les tarifs sont indexés en fonction de l'indice des prix à la consommation et sont adaptés à l'évolution technologique. §5. Chaque région peut prévoir un tarif dérogatoire pour l'utilisation des autres routes régionales mentionnées au paragraphe 3, 3°, deuxième tiret, par un véhicule dont la masse maximale autorisée est de plus de 32 tonnes.".
Artikel 5	**Article 5**
Artikel 7 van hetzelfde samenwerkingsakkoord wordt vervangen door wat volgt: “Art. 7. Tariefmethodologie voor de kilometerheffing als belasting. §1. Het tarief van de kilometerheffing wordt vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van de Tolrichtlijn. §2. De kilometerheffing wordt bij decreet respectievelijk ordonnantie vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule: $\sum_z T_Z \times K_Z$	L'article 7 du même accord de coopération est remplacé par ce qui suit: “Art. 7. Méthode de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que taxe. §1. Le tarif du prélèvement kilométrique est établi conformément aux dispositions de la Directive péage. §2. Le prélèvement kilométrique est établi par décret, ou par ordonnance, sur la base de la formule suivante: $\sum_z T_Z \times K_Z$

waarbij: 1° T_Z = het tarief van toepassing in een bepaalde tariefzone voor kilometers afgelegd in een welbepaalde rijrichting, op een welbepaald moment, uitgedrukt in eurocent/ kilometer; 2° K_Z = het aan te rekenen aantal kilometers afgelegd in elk dezer tariefzones, dat wordt vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule: $K_Z = KM \times (100\% - Corr)$	où : 1° T_Z = le tarif applicable dans une zone tarifaire déterminée, pour les kilomètres parcourus, dans un sens bien déterminé, à un moment bien déterminé, exprimé en centimes d'euros par kilomètre; 2° K_Z = le nombre de kilomètres parcourus à prendre en compte dans chaque zone tarifaire, qui est déterminé selon la formule suivante: $K_Z = KM \times (100\% - Corr)$
met daarbij: 1° KM = het aantal geregistreerde kilometers in de betreffende tariefzone waar op dat ogenblik een tarief T_Z van toepassing is, gedurende een bepaalde kalenderdag; 2° Corr = een correctiefactor met waarde 1,5% die compenseert voor een eventueel onnauwkeurige registratie; 3° z = de onderscheiden tariefzones zoals gedefinieerd in artikel 1, 20°; Gezien het tarief T_Z mogelijk kan variëren in de tijd en per rijrichting zal K_Z voor elke tijdens het gebruik van het betreffend wegsegment voorgekomen waarde van T_Z afzonderlijk worden berekend. Naargelang de technologische vooruitgang, kan de waarde van de correctiefactor, vermeld in deze paragraaf, worden gewijzigd bij een uitvoerend samenwerkingsakkoord als vermeld in artikel 92*bis*, §1, derde lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.	où : 1° KM = le nombre de kilomètres enregistrés dans la zone tarifaire en question où un tarif T_Z est applicable à cet instant pendant un jour calendrier déterminé; 2° Corr = un facteur de correction d'une valeur de 1,5%, compensant les éventuelles imprécisions de l'enregistrement; 3° z = les différentes zones tarifaires définies à l'article 1er, 20°; Vu qu'il est possible que le Tarif T_Z varie dans le temps et par sens de circulation, K_Z sera calculé séparément pour chaque valeur survenue de T_Z pendant l'utilisation du segment de route en question. Suivant le progrès technologique, la valeur du facteur de correction mentionné dans le présent paragraphe, peut être modifiée par un accord de coopération d'exécution, tel que visé à l'article 92*bis*, § 1er, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

§3. Het tarief T_Z uitgedrukt in eurocenten per kilometer: - houdt rekening met de kost van onderhoud van de infrastructuur en met de externe kosten; - en wordt bepaald volgens volgende formule: $T_Z = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N + d \times E_T + e \times E_P + f \times E_X)$ waarbij 1° F = een factor gelijk aan: - 1 voor de tariefzones die betrekking hebben op de wegen of wegsegmenten voor het gebruik waarvan een kilometerheffing verschuldigd is; en - 0 voor alle andere wegen of wegsegmenten; 2° BT = basistarief van de kilometerheffing; 3° A = variabele in functie van het wegtype: - de autosnelwegen en ringautosnelwegen; - overige gewestwegen; - gemeentewegen; 4° G = variabele in functie van gewichtsklasse van het voertuig, bepaald volgens de maximaal toegelaten massa: - maximaal toegelaten massa hoger dan 3,5 ton en lager dan 12 ton; - maximaal toegelaten massa hoger dan of gelijk aan 12 ton, en lager dan of gelijk aan 32 ton;	§3. Le tarif T_Z exprimé en centimes d'euros par kilomètre: - tient compte des frais d'entretien des infrastructures et des coûts externes; - et est déterminé selon la formule suivante: $T_Z = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N + d \times E_T + e \times E_P + f \times E_X)$ où : 1° F = un facteur égal à: - 1 pour les zones tarifaires qui comprennent les routes ou les segments des routes pour l'utilisation desquelles un prélèvement kilométrique est dû; et - 0 pour les autres routes ou segments de route ; 2° BT = le tarif de base du prélèvement kilométrique ; 3° A = une variable en fonction du type de route: - autoroutes et rings autoroutiers ; - autres routes régionales ; - routes communales ; 4° G = une variable en fonction de la catégorie de poids du véhicule, déterminée selon la masse maximale autorisée: - masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 12 tonnes; - masse maximale autorisée supérieure ou égale à 12 tonnes et

- maximaal toegelaten massa hoger dan 32 ton; 5° E_N = variabele in functie van de Euro-emissieklasse van het voertuig (indeling volgens Euronorm-klasse); 6° E_T = variabele in functie van de tijd; 7° E_P = variabele in functie van de plaats; 8° a, b, c , d, e en f = factoren die een invloed uitoefenen op het gewicht van A, G, E_N, E_T,E_P en E_X in het kader van de berekening van T_Z; 9° E_X = een toeslag in functie van de door het voertuig veroorzaakte externe kosten. Indien geen externe kost, vermeld in het eerste lid, punt 9°, wordt in rekening gebracht, moet de infrastructuurheffing gedifferentieerd worden in functie van de milieukarakteristieken van het voertuig, middels E_N. §4. De tarieven worden geïndexeerd in functie van de index van de consumptieprijzen en worden aangepast aan de technologische evolutie. §5. Elk gewest kan een afwijkend tarief voorzien voor het gebruik van de overige gewestwegen en voor het gebruik van de gemeentewegen, vermeld in paragraaf 3, eerste lid, 3°, tweede en derde streepje, door een voertuig, waarvan de maximaal toegelaten massa meer dan 32 ton bedraagt.”.	inférieure ou égale à 32 tonnes; - masse maximale autorisée supérieure à 32 tonnes; 5° E_N = une variable en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule (classification selon la norme classe Euro); 6° E_T = une variable en fonction du moment; 7° E_P = une variable en fonction du lieu; 8° a, b, c, d, e et f = les facteurs qui influent sur le poids de A, G, E_N, E_T,E_P et E_X dans le cadre du calcul de T_Z; 9° E_X = un supplément dû en fonction des coûts externes causés par le véhicule. Si aucun coût externe, mentionné au premier alinéa, point 9°, n’est pris en compte, la redevance d’infrastructure doit être différenciée en fonction des caractéristiques environnementales du véhicule, au moyen de E_N. §4. Les tarifs sont indexés sur la base de l'indice des prix à la consommation et sont adaptés à l'évolution technologique. §5. Chaque région peut s’écarter du tarif prévu pour l’utilisation des autres routes régionales et pour l’utilisation des routes communales, mentionnées au paragraphe 3, premier alinéa, 3°, deuxième et troisième tirets par un véhicule dont la masse maximale autorisée est de plus de 32 tonnes.”.

Artikel 6	Article 6
Artikel 9 van hetzelfde samenwerkingsakkoord wordt gewijzigd als volgt: 1° in paragraaf 1 wordt punt 3° vervangen door wat volgt: "3° de voertuigen die de aard hebben van een landbouw- tuinbouw- of bosbouwvoertuig, die slechts in beperkte mate worden gebruikt op de openbare weg in België en die uitsluitend worden gebruikt voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden."; 2° Paragraaf 3 wordt vervangen door wat volgt: "§3. - De houder van een voertuig als vermeld in paragraaf 1 richt de aanvraag voor een vrijstelling aan de bevoegde administratie van het gewest of aan de door dat gewest aangeduide entiteit, waar het adres gelegen is dat voorkomt op het kentekenbewijs van het voertuig, zoals vastgesteld krachtens de Belgische wetgeving betreffende de inschrijving van voertuigen. Als een voertuig als vermeld in paragraaf 1 niet over een kentekenbewijs als vermeld in het eerste lid beschikt, richt de houder van het voertuig de aanvraag voor een vrijstelling aan de bevoegde administratie van het gewest waar de houder van het voertuig gevestigd is, of aan de door dat gewest aangeduide entiteit. Als het betreffende voertuig niet in België moet zijn ingeschreven, richt de houder van het voertuig de aanvraag voor een vrijstelling tot Viapass. Viapass verstuurt de aanvraag aan de bevoegde administratie van een gewest of aan de door een gewest aangeduide entiteit, die een beslissing neemt over de aanvraag. Elke bevoegde administratie of door een gewest aangeduide entiteit maakt onmiddellijk aan Viapass de voertuigen kenbaar die	L'article 9 du même accord de coopération est modifié comme suit: 1° le point 3° du paragraphe premier est remplacé par ce qui suit: "3° les véhicules de type agricole, horticole ou forestier, qui ne sont utilisés que de manière limitée sur la voie publique en Belgique et qui sont exclusivement utilisés pour l'agriculture, l'horticulture, l'aquaculture et la sylviculture." ; 2° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit : "§3. - Le détenteur d'un véhicule mentionné au paragraphe 1er adresse sa demande d'exonération à l'administration compétente de la région, ou à l'entité désignée par cette région, où est située l'adresse figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule, tel qu'établi en vertu de la législation belge relative à l'immatriculation des véhicules. Si le véhicule visé au paragraphe 1er ne dispose pas d'un certificat d'immatriculation, tel que visé au premier alinéa, le détenteur du véhicule adresse sa demande à l'administration compétente de la région, ou à l'entité désignée par cette région, où est établi le détenteur du véhicule. Si le véhicule ne doit pas être immatriculé en Belgique, le détenteur adresse sa demande d'exonération à Viapass. Viapass transmet la demande à l'administration compétente d'une région ou à l' entité désignée par une région, qui statue sur la demande. Chaque administration compétente ou entité désignée par une région communique immédiatement à Viapass les véhicules qui bénéficient d'exonérations en application de cet article.

van een vrijstelling genieten ingevolge dit artikel. Voertuigen die zijn vrijgesteld in een Gewest, worden van rechtwege vrijgesteld in de andere gewesten.”.	Les véhicules exonérés dans une Région sont exonérés de plein droit dans les autres régions.”.
Artikel 7	**Article 7**
In hetzelfde samenwerkingsakkoord wordt een artikel 9/1 ingevoegd dat luidt als volgt: “Art. 9/1. Wijziging van de verkeersbelasting verschuldigd door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven of VZW’s met leasingactiviteiten, voor voertuigen die onderworpen zijn aan de kilometerheffing. Zonder afbreuk te doen aan de Europese minimumtarieven, vermeld in bijlage I van de Tolrichtlijn, kan elk gewest bij decreet respectievelijk ordonnantie de verkeersbelasting, vermeld in artikel 3, 10° van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, vervangen door de bijzondere wet van 13 juli 2001, wijzigen als voldaan is aan volgende cumulatieve voorwaarden: 1° het belastbaar voorwerp betreft een voertuig als bedoeld in artikel 1, 18°; 2° de belastingplichtige is een vennootschap als vermeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten;	Dans le même accord de coopération, il est inséré un article 9/1 rédigé comme suit : “Art. 9/1. Modification de la taxe de circulation due par des sociétés, des entreprises publiques autonomes ou des ASBL à activités de leasing, pour les véhicules soumis au prélèvement kilométrique. Sans porter préjudice au tarif minimum européen mentionné à l’annexe I de la Directive péage, chaque région peut, respectivement par un décret ou une ordonnance, modifier la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, visée à l’article 3, 10° de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, remplacé par la loi spéciale du 13 juillet 2001, s’il est satisfait aux conditions cumulatives suivantes : 1° l’objet imposable est un véhicule tel que visé à l’article 1er, 18° ; 2° le redevable est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing ;

3° de aanpassingen kunnen pas uitwerking hebben vanaf de datum van inwerkingtreding van de kilometerheffing, bepaald overeenkomstig artikel 3. Het eerste lid beperkt geenszins de bevoegdheden die werden toegekend aan de gewesten door de eerste zin van artikel 4, §3 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten.".	3° les modifications peuvent seulement prendre effet à partir de l'entrée en vigueur du prélèvement kilométrique déterminée conformément à l'article 3. Le premier alinéa ne limite en rien les compétences accordées aux régions par la première phrase du troisième paragraphe de l'article 4 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions.".

Artikel 8	**Article 8**
Artikel 11 van hetzelfde samenwerkingsakkoord wordt vervangen door wat volgt: "Art. 11. Uitwisseling van inlichtingen en bijstand bij de inning van de heffing en administratieve geldboetes. §1. De tolheffende instanties en desgevallend de lokale overheden die onder hun toezicht staan , wisselen spontaan de inlichtingen uit die naar verwachting relevant kunnen zijn voor de uitvoering van de bepalingen van dit akkoord of voor de toepassing of tenuitvoerlegging van de gewestelijke regelgeving met betrekking tot de kilometerheffing en de administratieve geldboete, en zulks ongeacht de aard of de benaming van deze heffing. De inlichtingen die verkregen worden met toepassing van het eerste lid worden op dezelfde wijze geheim gehouden of behandeld als inlichtingen die zijn verkregen ingevolge de regelgeving van het	L'article 11 du même accord de coopération est remplacé par ce qui suit : "Art. 11. Echange de renseignements et assistance à la perception du prélèvement et des amendes administratives. §1er. Les percepteurs de péages et, le cas échéant, les autorités locales qui sont sous leur tutelle, échangent spontanément les renseignements vraisemblablement pertinents pour appliquer les dispositions du présent Accord, ou pour l'administration ou l'application de la réglementation régionale relative au prélèvement kilométrique et des amendes administratives (y liées), et ce quelle que soit la nature ou la dénomination de ce prélèvement. Les renseignements reçus en application du premier alinéa sont tenus secrets et traités de la même manière que les renseignements qui sont obtenus en application de la

gewest waar de rechtspersoon die de inlichtingen ontvangt is gevestigd en worden alleen ter kennis gebracht van personen of overheden, waaronder rechterlijke instanties en administratieve lichamen, die belast zijn bij een van volgende taken met betrekking tot de kilometerheffing of de administratieve geldboete: 1° de vestiging, de invordering of de facturatie; 2° de tenuitvoerlegging of de vervolging; 3° de beslissing in beroepszaken; 4° het toezicht op hetgeen voorafgaat. De personen of overheden, vermeld in het tweede lid, gebruiken de inlichtingen die verkregen worden met toepassing van het eerste lid enkel voor de taken, vermeld in het tweede lid, waarmee zij belast zijn. Ze mogen van deze inlichtingen melding maken tijdens een openbare rechtszitting, in administratieve beroepsprocedures of in rechterlijke beslissingen. Het eerste, tweede en derde lid gelden ook voor de uitwisseling en het gebruik van gegevens die naar verwachting relevant kunnen zijn voor de toepassing of de tenuitvoerlegging van de regelgeving op de verkeersbelasting op de autovoertuigen of van deze op de belasting op de inverkeerstelling. §2. De partijen verlenen elkaar spontaan bijstand voor de inning van de administratieve geldboetes. Wanneer bij de controle op de weg van een voertuig blijkt dat er in hoofde van de houder van het gecontroleerde voertuig niet-	réglementation de la région où est située la personne morale qui reçoit les renseignements, et sont seulement portés à la connaissance des personnes ou autorités, dont les instances judiciaires et les organes administratifs, qui sont chargées de l'une des tâches suivantes, relatives au prélèvement kilométrique ou aux amendes administratives: 1° l'établissement, le recouvrement ou la facturation ; 2° l'exécution ou les poursuites ; 3° la prise de décision en matière de recours ; 4° le contrôle de ce qui précède. Les personnes ou les autorités, mentionnées au deuxième alinéa, n'utilisent les renseignements qui sont obtenus en application du premier alinéa que pour les tâches dont elles sont chargées, mentionnées au deuxième alinéa. Elles peuvent faire état de ces renseignements pendant une audience publique devant les tribunaux, dans le cadre de procédures de recours administratifs ou dans des décisions judiciaires. Les premier, deuxième et troisième alinéas valent également pour l'échange et l'utilisation de données qui peuvent vraisemblablement être pertinentes pour l'application ou l'exécution de la réglementation relative à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles ou de celle relative à la taxe de mise en circulation. §2. Les parties se prêtent mutuellement spontanément assistance pour la perception des amendes administratives. Lorsque, lors d'un contrôle sur la route d'un véhicule, il apparaît

betaalde administratieve geldboetes bestaan voor een of meerdere gewesten, dan mag de bevoegde handhavingsautoriteit al deze openstaande administratieve geldboetes innen. Het bedrag van de administratieve geldboetes die betrekking hebben op overtredingen gepleegd in een ander gewest, wordt onverwijld en integraal doorgestort aan dat gewest.".	qu'il existe des amendes administratives impayées dans le chef du détenteur du véhicule contrôlé envers une ou plusieurs régions, l'autorité de contrôle compétente peut percevoir toutes ces amendes administratives impayées. Le montant des amendes administratives qui ont trait à des infractions commises dans une autre région, est immédiatement et intégralement transféré à cette région. ".
Artikel 9	**Article 9**
In artikel 12 van hetzelfde samenwerkingsakkoord worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° in het eerste lid worden de woorden 'door de houder van het voertuig' geschrapt; 2° in het derde lid worden de woorden 'van de houder van het voertuig' geschrapt.	A l'article 12 du même accord de coopération les modifications suivantes sont apportées : 1° au premier alinéa, les mots 'par le détenteur du véhicule' sont abrogés ; 2° au troisième alinéa, les mots 'du détenteur du véhicule' sont abrogés.
Artikel 10	**Article 10**
Artikel 13 van hetzelfde samenwerkingsakkoord wordt vervangen door wat volgt: "Art. 13. De administratieve geldboeten. Behoudens in geval van een onzichtbaar defect van de elektronische registratievoorziening of een defect van de elektronische registratievoorziening dat werd gemeld aan de dienstverlener, kan een gewest een administratieve geldboete opleggen als een gebrek aan registratie van de verreden kilometers wordt vastgesteld door een observatiesysteem of een daartoe bevoegd personeelslid van een	L'article 13 du même accord de coopération est remplacé par ce qui suit: "Art. 13. Les amendes administratives. Sauf en cas de défaut invisible du dispositif d'enregistrement électronique ou de défaut du dispositif d'enregistrement électronique qui a été signalé au prestataire de services, une région peut infliger une amende administrative, si une carence d'enregistrement des kilomètres parcourus est constatée par un système d'observation ou un membre du personnel d'une région

gewest. In de gevallen waarin door een gewest een administratieve geldboete wordt opgelegd, komt de opbrengst van de administratieve geldboete toe aan het gewest dat de boete heeft opgelegd. Overeenkomstig artikel 5, 10°, kan geen enkel gewest voor dezelfde tijdspanne van drie uur nog een bijkomende administratieve geldboete opleggen voor een overtreding met hetzelfde voertuig.”.	compétent pour ce faire. Dans le cas où une amende administrative est infligée par une région, la recette de l’amende administrative revient à la région qui a infligé l’amende. Conformément à l’article 5, 10°, aucune des régions ne peut infliger encore une amende administrative supplémentaire pour la même période de temps de trois heures pour une infraction avec le même véhicule.".

Artikel 11	**Article 11**
Dit samenwerkingsakkoord treedt in werking op de dag van publicatie in het Belgisch Staatsblad van de laatste goedkeurende akte uitgaande van de contracterende partijen. De Partijen zullen hiertoe onverwijld de nodige initiatieven nemen.	Le présent accord de coopération entre en vigueur le jour de la publication au Moniteur belge du dernier des actes d'assentiment émanant des parties contractantes. A cet effet, les parties prendront immédiatement les initiatives nécessaires.

Gedaan te Brussel, op ... 24 april 2015 (*datum laatste ondertekening*), in 3 originele exemplaren (in het Nederlands en in het Frans).	Fait à Bruxelles, le ... 24 avril 2015 (*date de la dernière signature*), en 3 exemplaires originaux (en français et en néerlandais).
Voor het Vlaamse Gewest,	**Pour la Région flamande,**
De minister-president van de Vlaamse Regering, en Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,	Le Ministre-Président du Gouvernement flamand, Ministre flamand de la Politique extérieure et du Patrimoine immobilier,
Geert BOURGEOIS	Geert BOURGEOIS

De viceminister-president van de Vlaamse regering en Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie, Annemie TURTELBOOM	La Vice-Ministre-Présidente du Gouvernement flamand et Ministre du Budget, des Finances et de l'Energie, Annemie TURTELBOOM
De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, Ben WEYTS	Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des animaux. Ben WEYTS
De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, Joke SCHAUVLIEGE	Le Ministre flamand de l'Environnement, de la Nature et de l'Agriculture, Joke SCHAUVLIEGE

Voor het Waalse Gewest,

De minister-president van de Waalse Regering,

Paul MAGNETTE

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

Maxime PREVOT

De Waalse minister van Begroting, Ambtenarenzaken en Administratieve vereenvoudiging,

Christophe LACROIX

Pour la Région wallonne,

Le Ministre-Président du Gouvernement wallon,

Paul MAGNETTE

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

Maxime PREVOT

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

Christophe LACROIX

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,	**Pour la Région de Bruxelles-Capitale,**
De minister-president van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,	Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
Rudi VERVOORT	Rudi VERVOORT
De Brusselse minister van Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,	Le Ministre bruxellois des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement,
Guy VANHENGEL	Guy VANHENGEL
De Brusselse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,	Le Ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics,
Pascal SMET	Pascal SMET

De Brusselse minister van Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, Céline FREMAULT	La Ministre bruxelloise du Logement, de la Qualité de Vie, de l'Environnement et de l'Energie, Céline FREMAULT