

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[2015/202744]

24 AVRIL 2015. — 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 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles

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;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, et notamment son article 92bis, § 1^{er}, tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 6 janvier 2014, et son article 6, § 1^{er}, X, 1^o, tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 8 août 1988;

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;

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, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;

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;

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 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;

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;

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;

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;

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;

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;

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 :

Article 1^{er}. A l'article 1^{er} 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 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles les modifications suivantes sont apportées :

1^o le point 18 est remplacé par ce qui suit :

"18^o 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^o un point 20^o est ajouté et rédigé comme suit :

"20^o la zone tarifaire : un segment de route limité avec un début et une fin fixes pour l'utilisation duquel dans un sens bien déterminé un tarif TZ déterminé de manière univoque et en rapport avec la distance parcourue est d'application."

Art. 2. A l'article 4 du même accord de coopération, les modifications suivantes sont apportées :

1^o le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

" § 3. Le détenteur du véhicule est la personne, soit :

1^o au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules;

2^o au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'équivalent étranger de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules;

3^o 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.

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.

Art. 3. 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° 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° le point 10° est remplacé par ce qui suit :

“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 ininterrompue peut être modifiée au moyen d'un accord de coopération d'exécution, tel que visé à l'article 92bis, § 1^{er}, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.”.

Art. 4. 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.

§ 1^{er}. 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 :

$$\sum Z \quad TZ \times KZ$$

où :

1° TZ = le tarif, hors T.V.A., 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° KZ = le nombre de kilomètres parcourus à prendre en compte dans chacune de ces zones tarifaires, qui est déterminé selon la formule suivante :

$$KZ = KM \times (100 \% - \text{Corr})$$

où :

1° KM = le nombre de kilomètres enregistrés dans la zone tarifaire en question où un tarif TZ 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 1^{er}, 2°.

Vu qu'il est possible que le Tarif TZ varie dans le temps et par sens de circulation, KZ sera calculé séparément pour chaque valeur survenue de TZ 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 92bis, § 1^{er}, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

§ 3. Le tarif TZ exprimé en centimes d'euros par kilomètre :

- est construit sur la base d'une redevance d'infrastructure;

- et est déterminé selon la formule suivante :

$$TZ = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN + d \times ET + e \times EP)$$

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° EN = une variable en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule (classification selon la norme classe Euro);

6° ET = une variable en fonction du moment;

7° EP = une variable en fonction du lieu;

8° a, b, c, d et e = les facteurs qui influent sur le poids de A, G, EN, ET et EP dans le cadre du calcul de TZ.

§ 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."

Art. 5. 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^{er}. 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 :

$$\sum z \quad TZ \times KZ$$

où :

1° TZ = 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° KZ = le nombre de kilomètres parcourus à prendre en compte dans chaque zone tarifaire, qui est déterminé selon la formule suivante :

$$KZ = KM \times (100 \% - Corr)$$

où :

1° KM = le nombre de kilomètres enregistrés dans la zone tarifaire en question où un tarif TZ 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 1^{er}, 20°;

Vu qu'il est possible que le Tarif TZ varie dans le temps et par sens de circulation, KZ sera calculé séparément pour chaque valeur survenue de TZ 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 92bis, § 1^{er}, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

§ 3. Le tarif TZ 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 :

$$Tz = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN + d \times ET + e \times EP + f \times EX)$$

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 inférieure ou égale à 32 tonnes;
- masse maximale autorisée supérieure à 32 tonnes;

5° EN = une variable en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule (classification selon la norme classe Euro);

6° ET = une variable en fonction du moment;

7° EP = une variable en fonction du lieu;

8° a, b, c, d, e et f = les facteurs qui influent sur le poids de A, G, EN, ET, EP et EX dans le cadre du calcul de TZ;

9° EX = 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 EN.

§ 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."

Art. 6. 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 1^{er} 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 1^{er} 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.

Les véhicules exonérés dans une Région sont exonérés de plein droit dans les autres Régions."

Art. 7. 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 1^{er}, 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° 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."

Art. 8. 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.

§ 1^{er}. 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 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 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. "

Art. 9. 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.

Art. 10. 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 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."

Art. 11. 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.

Bruxelles, le 24 avril 2015, en 3 exemplaires originaux (en français et en néerlandais).

Pour la Région flamande :

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
Ministre flamand de la Politique extérieure et du Patrimoine immobilier,
G. BOURGEOIS

La Vice-Ministre-Présidente du Gouvernement flamand
et Ministre du Budget, des Finances et de l'Énergie,
Mme A. TURTELBOOM

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics,
de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des animaux,
B. WEYTS

Le Ministre flamand de l'Environnement, de la Nature et de l'Agriculture,
Mme J. SCHAUVLIEGE

Pour la Région wallonne :

Le Ministre-Président du Gouvernement wallon,
P. MAGNETTE

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

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

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
R. VERVOORT

Le Ministre bruxellois des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement,
G. VANHENGEL

Le Ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics,
P. SMET

La Ministre bruxelloise du Logement, de la Qualité de Vie, de l'Environnement et de l'Énergie,
Mme C. FREMAULT

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[2015/202744]

24. APRIL 2015 — Zusammenarbeitsabkommen zur Abänderung des Zusammenarbeitsabkommens vom 31. Januar 2014 zwischen der Flämischen Region, der Wallonischen Region und der Region Brüssel-Hauptstadt über die Einführung des Systems zur Erhebung der Kilometerabgabe auf dem Gebiet der drei Regionen und zur Bildung einer interregionalen Partnerschaft öffentlichen Rechts Viapass in der Form einer gemeinsamen Einrichtung im Sinne des Artikels 92bis § 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen

Aufgrund der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, abgeändert durch die Richtlinien 2006/38/EG und 2011/76/EU;

Aufgrund der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft;

Aufgrund des Beschlusses 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten;

Aufgrund des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, insbesondere Artikel 92bis § 1, zuletzt abgeändert durch das Sondergesetz vom 6. Januar 2014, und Artikel 6 § 1 X Ziffer 1, zuletzt abgeändert durch das Sondergesetz vom 8. August 1988;

Aufgrund des Sondergesetzes vom 16. Januar 1989 über die Finanzierung der Gemeinschaften und der Regionen, insbesondere Artikel 4 § 3, zuletzt abgeändert durch das Sondergesetz vom 13. Juli 2001;

Aufgrund des Zusammenarbeitsabkommens vom 31. Januar 2014 zwischen der Flämischen Region, der Wallonischen Region und der Region Brüssel-Hauptstadt über die Einführung des Systems zur Erhebung der Kilometerabgabe auf dem Gebiet der drei Regionen und zur Bildung einer interregionalen Partnerschaft öffentlichen Rechts Viapass in der Form einer gemeinsamen Einrichtung im Sinne des Artikels 92bis § 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen;

Aufgrund des zwischen der Flämischen Region, der Wallonischen Region, der Region Brüssel-Hauptstadt und der SOFICO ("Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures") abgeschlossenen Vertrags über die Durchführung eines gemeinsamen Auftrags im Sinne des Artikels 19 des Gesetzes vom 24. Dezember 1993 über öffentliche Aufträge und bestimmte Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge;

In der Erwägung, dass die Regionen beabsichtigen, einer jeden Region die Möglichkeit zu bieten, die jährliche Verkehrssteuer als Steuer auf den Besitz eines Fahrzeugs so weit wie möglich, jedoch unter Einhaltung des gesetzlichen Mindesttarifs gemäß dem Europäischen Recht, durch eine Kilometerabgabe auf schwere Nutzfahrzeuge als gerechte Abgabe in Verbindung mit der Benutzung zu ersetzen;

In der Erwägung, dass Artikel 4 § 3 des Sondergesetzes zur Finanzierung verlangt, dass die von einer Gesellschaft, einer autonomen öffentlichen Gesellschaft oder einer im Bereich des Leasings tätigen Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht geschuldete Verkehrssteuer nur nach Abschluss eines interregionalen Zusammenarbeitsabkommens geändert werden kann;

In der Erwägung, dass die Regionen eine größtmögliche Freiheit für die Bestimmung und Differenzierung der anwendbaren Tarife in Übereinstimmung mit den festgelegten politischen Akzenten beizubehalten haben;

In der Erwägung jedoch, dass die Regionen in diesem Rahmen eine größtmögliche Konvergenz im Interesse der Transparenz und Klarheit für den Verkehrsbenuzter anstreben;

Die Flämische Region, vertreten durch ihre Regierung in der Person des flämischen Ministerpräsidenten Geert Bourgeois, der flämischen Vize-Ministerpräsidentin Annemie Turtelboom, des flämischen Ministers Ben Weyts und der flämischen Ministerin Joke Schauvliege;

Die Wallonische Region, vertreten durch ihre Regierung in der Person des wallonischen Ministerpräsidenten Paul Magnette, des wallonischen Vize-Präsidenten Maxime Prévot und des wallonischen Ministers Christophe Lacroix;

Die Region Brüssel-Hauptstadt, vertreten durch ihre Regierung in der Person des Ministerpräsidenten der Region Brüssel-Hauptstadt Rudi Vervoort, des Ministers der Region Brüssel-Hauptstadt Guy Vanhengel, des Ministers der Region Brüssel-Hauptstadt Pascal Smet und der Ministerin der Region Brüssel-Hauptstadt Céline Fremault;

Die gemeinsam ihre eigenen Zuständigkeiten ausüben, haben Folgendes vereinbart:

Artikel 1 - In Artikel 1 des Zusammenarbeitsabkommens vom 31. Januar 2014 zwischen der Flämischen Region, der Wallonischen Region und der Region Brüssel-Hauptstadt über die Einführung des Systems zur Erhebung der Kilometerabgabe auf dem Gebiet der drei Regionen und zur Bildung einer interregionalen Partnerschaft öffentlichen Rechts Viapass in der Form einer gemeinsamen Einrichtung im Sinne des Artikels 92bis § 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen werden folgende Abänderungen vorgenommen:

1° Ziffer 18 wird durch Folgendes ersetzt:

"18° Fahrzeug: ein Motorfahrzeug oder eine Gruppe von Gelenkfahrzeugen, das bzw. die entweder teilweise oder ausschließlich für die Beförderung von Gütern auf der Straße vorgesehen ist oder benutzt wird und dessen bzw. deren höchstzulässige Masse mehr als 3,5 Tonnen beträgt;"

2° eine Ziffer 20 mit folgendem Wortlaut wird hinzugefügt:

"20° Tarifzone: ein begrenzter Straßenabschnitt mit festem Anfang und Ende, für dessen Benutzung in einer genau festgelegten Richtung ein auf eindeutige Weise und im Verhältnis zur zurückgelegten Entfernung festgesetzter TZ-Tarif angewandt wird."

Art. 2 - In Artikel 4 desselben Zusammenarbeitsabkommens werden folgende Abänderungen vorgenommen:

1° Paragraph 3 wird durch Folgendes ersetzt:

" § 3. Der Fahrzeughalter ist die Person:

1° unter deren Namen das Fahrzeug bei der mit der Zulassung der Kraftfahrzeuge beauftragten Behörde zugelassen worden ist,

2° oder unter deren Namen das Fahrzeug bei der gleichwertigen ausländischen, mit der Zulassung der Kraftfahrzeuge beauftragten Behörde zugelassen worden ist,

3° oder die das Fahrzeug, für das keine Zulassung bei der mit der Zulassung der Kraftfahrzeuge beauftragten Behörde oder bei der gleichwertigen ausländischen Behörde vorliegt, faktisch benutzt.

Zur Anwendung des ersten Absatzes ist im Falle einer Gruppe von Gelenkfahrzeugen auf die Zulassung des Motorfahrzeugs zu achten.

Falls der Fahrzeughalter nicht zahlt, ist die Person, die das Fahrzeug faktisch benutzt, gesamtschuldnerisch zur Zahlung der Kilometerabgabe und der administrativen Geldbußen unter Vorbehalt ihres Einspruchs gegen den Fahrzeughalter verpflichtet.

Zur Anwendung des vorliegenden Paragraphen wird der Fahrer des Fahrzeugs als derjenige betrachtet, der das Fahrzeug faktisch benutzt.

In Abweichung des ersten Absatzes, Ziffern 1 und 2 kann der Fahrzeughalter mit einer Drittperson, der er ständig oder üblicherweise durch Vermietung, Leasing oder durch jeden anderen Vertrag ein Fahrzeug zur Verfügung stellt, vereinbaren, dass diese als Fahrzeughalter betrachtet wird. Der ursprüngliche Fahrzeughalter bleibt gesamtschuldnerisch zur ordnungsgemäßen Erfüllung der Pflichten der vorerwähnten Drittperson verpflichtet.;"

2° Paragraph 4 wird außer Kraft gesetzt.

Art. 3 - In Artikel 5 desselben Zusammenarbeitsabkommens werden folgende Abänderungen vorgenommen:

1° Ziffer 6 wird durch Folgendes ersetzt:

"6° durch den Abschluss des in Ziffer 1 genannten Vertrags und solange dieser besteht und der Dienstleistungserbringer dem Mauterheber nicht die Aussetzung seiner Erfüllung zustellt, kann die Kilometerabgabe, die dem Vertragsverhältnis entspringt, nur beim Dienstleistungserbringer beigetrieben werden, insofern der vom Fahrzeughalter geschuldete Betrag der Kilometerabgabe festgestellt werden kann;"

2° Ziffer 7 wird durch Folgendes ersetzt:

7° die Erfüllung des in Ziffer 1 genannten Vertrags kann vom Dienstleistungserbringer nur ausgesetzt werden, wenn:

a) der Fahrzeughalter seinen Zahlungspflichten gegenüber dem Dienstleistungserbringer, wie sie durch den in Ziffer 1 genannten Vertrag festgelegt wurden, nicht nachkommt;

b) der Fahrzeughalter gegebenenfalls kein garantiertes oder ausreichend garantiertes Zahlungsmittel zur Verfügung gestellt hat;

c) der Fahrzeughalter oder der Fahrer des Fahrzeugs die elektronische Datenerfassungsvorrichtung in einer Weise benutzt, die nicht der vom Dienstleistungserbringer zur Verfügung gestellten Gebrauchsanweisung entspricht;

d) der Fahrzeughalter oder der Fahrer des Fahrzeugs es unterlässt, einen Defekt an der elektronischen Datenerfassungsvorrichtung zu melden;

e) der Fahrzeughalter oder der Fahrer des Fahrzeugs die Anweisungen des Dienstleistungserbringers im Hinblick auf die Ersetzung oder Reparatur der defekten elektronischen Datenerfassungsvorrichtung nicht befolgt;“;

3° Ziffer 10 wird durch Folgendes ersetzt:

“10° jede Region ist unbeschadet des im vorliegenden Abkommen vereinbarten gegenseitigen Rechtsbeistands für die Kontrolle der Erhebung der Kilometerabgabe auf ihrem Gebiet zuständig. Wenn jedoch für ein bestimmtes Fahrzeug bereits ein Verstoß gemäß der Regelung einer Region festgestellt worden ist, kann keine Region für die mit demselben Fahrzeug verübten Verstöße während eines ununterbrochenen Zeitraums von 3 Stunden, der ab der Feststellung des ersten Verstoßes beginnt, eine administrative Geldbuße verhängen, insofern für diesen Verstoß eine administrative Geldbuße verhängt wird. Die Dauer des ununterbrochenen Zeitraums kann mittels eines Ausführungszusammenarbeitsabkommens im Sinne von Artikel 92bis § 1 Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform des Institutionen geändert werden.“.

Art. 4 - Artikel 6 desselben Zusammenarbeitsabkommens wird durch Folgendes ersetzt:

“Art. 6 - Tarifierungsmethode für die Kilometerabgabe im Sinne einer Gebühr.

§ 1. Der Tarif der Kilometerabgabe wird durch Dekret oder Ordonnanz oder kraft des Dekrets oder der Ordonnanz gemäß den Bestimmungen der Mautrichtlinie festgelegt.

§ 2. Die Kilometerabgabe wird unter Anwendung folgender Formel festgelegt:

$$\sum Z \text{ TZ} \times \text{KZ}$$

wobei:

1° TZ = der in einer bestimmten Tarifzone für die in einer genau bestimmten Richtung und zu einem genau bestimmten Zeitpunkt zurückgelegten Kilometer anwendbare Tarif exkl. MwSt., ausgedrückt in Eurocents pro Kilometer;

2° KZ = die in jeder dieser Tarifzonen zu berücksichtigende Anzahl der zurückgelegten Kilometer, die gemäß folgender Formel festgelegt wird:

$$\text{KZ} = \text{KM} \times (100\% - \text{Corr})$$

wobei:

1° KM = die Anzahl Kilometer, die in der betreffenden Tarifzone, in der zu diesem Zeitpunkt ein TZ-Tarif angewandt wird, während eines bestimmten Kalendertags erfasst werden;

2° Corr = ein Korrekturfaktor mit einem Wert von 1,5%, der die eventuellen Ungenauigkeiten der Erfassung ausgleicht;

3° Z = die verschiedenen, in Artikel 1 Ziffer 20 festgelegten Tarifzonen.

Angesichts der möglichen Schwankungen des TZ-Tarifwerts je nach Zeitpunkt und Verkehrsrichtung wird KZ getrennt für jeden einzelnen, bei der Benutzung des betroffenen Straßenabschnitts aufgetretenen TZ-Wert ermittelt.

Je nach Stand des technologischen Fortschritts kann der Wert des im vorliegenden Paragraphen erwähnten Korrekturfaktors durch ein ausführendes Zusammenarbeitsabkommen im Sinne von Artikel 92bis § 1 Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen angepasst werden.

§ 3. Der in Eurocents pro Kilometer ausgedrückte TZ-Tarif wird:

auf der Grundlage einer Infrastrukturgebühr errichtet;

und aufgrund folgender Formel festgelegt:

$$\text{TZ} = \text{F} \times (\text{BT} + \text{a} \times \text{A} + \text{b} \times \text{G} + \text{c} \times \text{EN} + \text{d} \times \text{ET} + \text{e} \times \text{EP})$$

wobei:

1° F = ein Faktor entsprechend:

1 für die Tarifzonen, die die Straßen oder Straßenabschnitte mit einschließen, für deren Benutzung eine Kilometerabgabe zu zahlen ist; und

0 für die übrigen Straßen bzw. Straßenabschnitte;

2° BT = Grundtarif für die Kilometerabgabe;

3° A = eine Variable je nach der Straßenart:

Autobahnen und Autobahnringe;

andere Regionalstraßen;

4° G = eine Variable je nach der Gewichtskategorie des Fahrzeugs, die aufgrund der höchstzulässigen Masse festgelegt wird:

höchstzulässige Masse von mehr als 3,5 Tonnen und weniger als 12 Tonnen;

höchstzulässige Masse von mindestens 12 Tonnen und höchstens 32 Tonnen;

höchstzulässige Masse von mehr als 32 Tonnen;

5° EN = eine Variable je nach der EURO-Emissionskategorie des Fahrzeugs (Klassifizierung nach der Klassennorm Euro)

6° ET = eine Variable je nach dem Zeitpunkt;

7° EP = eine Variable je nach dem Ort;

8° a, b, c, d und e = die Faktoren, die im Rahmen der Berechnung von TZ die Bedeutung von A, G, EN, ET und EP beeinflussen.

§ 4. Die Tarife unterliegen dem Index der Verbraucherpreise und werden der technologischen Entwicklung angepasst.

§ 5. Jede Region kann einen Abweichungstarif für die Benutzung der anderen in Paragraph 3 Ziffer 3 zweiter Gedankenstrich angegebenen Regionalstraßen durch ein Fahrzeug mit einer höchstzulässigen Masse von mehr als 32 Tonnen vorsehen.“

Art. 5 - Artikel 7 desselben Zusammenarbeitsabkommens wird durch Folgendes ersetzt:

“Art. 7 - Tarifierungsmethode für die Kilometerabgabe im Sinne einer Steuer.

§ 1. Der Tarif der Kilometerabgabe wird gemäß den Bestimmungen der Mautrichtlinie festgelegt.

§ 2. Die Kilometerabgabe wird per Dekret oder Ordonnanz aufgrund folgender Formel festgelegt:

$$\Sigma z \quad TZ \times KZ$$

wobei:

1° Tz = der in einer bestimmten Tarifzone für die in einer genau bestimmten Richtung und zu einem genau bestimmten Zeitpunkt zurückgelegten Kilometer anwendbare Tarif, in Eurocents ausgedrückt;

2° KZ = die in jeder Tarifzone zu berücksichtigende Anzahl der zurückgelegten Kilometer, die gemäß folgender Formel festgelegt wird:

$$KZ = KM \times (100\% - Corr)$$

wobei:

1° KM = die Anzahl Kilometer, die in der betreffenden Tarifzone, in der zu diesem Zeitpunkt ein TZ-Tarif angewandt wird, während eines bestimmten Kalendertags erfasst werden;

2° Corr = ein Korrekturfaktor mit einem Wert von 1,5%, der die eventuellen Ungenauigkeiten der Erfassung ausgleicht;

3° z = die verschiedenen, in Artikel 1 Ziffer 20 festgelegten Tarifzonen;

Angesichts der möglichen Schwankungen des TZ-Tarifwerts je nach Zeitpunkt und Verkehrsrichtung wird KZ getrennt für jeden einzelnen, bei der Benutzung des betroffenen Straßenabschnitts aufgetretenen TZ-Wert ermittelt.

Je nach Stand des technologischen Fortschritts kann der Wert des im vorliegenden Paragraphen erwähnten Korrekturfaktors durch ein ausführendes Zusammenarbeitsabkommen im Sinne von Artikel 92bis § 1 Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen angepasst werden.

§ 3. Der in Eurocents pro Kilometer ausgedrückte TZ-Tarif:

- berücksichtigt die Instandhaltungskosten der Infrastrukturen und die externen Kosten;

- und wird aufgrund folgender Formel festgelegt:

$$Tz = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN + d \times ET + e \times EP + f \times EX)$$

wobei:

1° F = ein Faktor entsprechend:

- 1 für die Tarifzonen, die die Straßen oder Straßenabschnitte mit einschließen, für deren Benutzung eine Kilometerabgabe zu zahlen ist; und

- 0 für die übrigen Straßen bzw. Straßenabschnitte;

2° BT = Grundtarif für die Kilometerabgabe;

3° A = eine Variable je nach der Straßenart:

- Autobahnen und Autobahnringe;

- andere regionale Straßen;

- Gemeindestraßen;

4° G = eine Variable je nach der Gewichtskategorie des Fahrzeugs, die aufgrund der höchstzulässigen Masse festgelegt wird:

- höchstzulässige Masse von mehr als 3,5 Tonnen und weniger als 12 Tonnen;

- höchstzulässige Masse von mindestens 12 Tonnen und höchstens 32 Tonnen;

- höchstzulässige Masse von mehr als 32 Tonnen;

5° EN = eine Variable je nach der EURO-Emissionskategorie des Fahrzeugs (Klassifizierung nach der Klassennorm Euro);

6° ET = eine Variable je nach dem Zeitpunkt;

7° EP = eine Variable je nach dem Ort;

8° a, b, c, d, e und f = die Faktoren, die im Rahmen der Berechnung von TZ die Bedeutung von A, G,

EN, ET, EP und EX beeinflussen;

9° EX = Zuschlag, der je nach den vom Fahrzeug verursachten externen Kosten geschuldet wird.

Wenn keine in Absatz 1 Ziffer 9 erwähnten externen Kosten in Betracht gezogen werden, muss die Infrastrukturgebühr je nach den umwelttechnischen Merkmalen des Fahrzeugs mithilfe des EN-Werts differenziert werden.

§ 4. Die Tarife unterliegen dem Index der Verbraucherpreise und werden der technologischen Entwicklung angepasst.

§ 5. Jede Region kann für die Benutzung der in § 3 Absatz 1 Ziffer 3 Gedankenstriche 2 und 3 erwähnten anderen regionalen Straßen und Gemeindestraßen durch ein Fahrzeug, dessen höchstzulässige Masse 32 Tonnen überschreitet, vom vorgesehenen Tarif abweichen.“

Art. 6 - Artikel 9 desselben Zusammenarbeitsabkommens wird wie folgt abgeändert:

1° § 1 Ziffer 3 wird durch Folgendes ersetzt:

“3° die Landwirtschafts-, Gartenbau- und Forstwirtschaftsfahrzeuge, die in Belgien nur beschränkt auf den öffentlichen Straßen benutzt werden und die ausschließlich für die Landwirtschaft, den Gartenbau, die Aquakultur und die Forstwirtschaft benutzt werden.“;

2° § 3 wird durch Folgendes ersetzt:

"§ 3. Der Halter eines in § 1 genannten Fahrzeugs richtet seinen Befreiungsantrag an die zuständige Verwaltung der Region, in der die Adresse liegt, die auf der kraft der belgischen Gesetzgebung über die Fahrzeugzulassungen ausgestellten Fahrzeugzulassungsbescheinigung steht, oder an die durch diese Region bezeichnete Instanz.

Verfügt das in § 1 erwähnte Fahrzeug nicht über die in Absatz 1 genannte Zulassungsbescheinigung, dann richtet der Fahrzeughalter seinen Antrag an die zuständige Verwaltung der Region, in der er seinen Sitz hat, oder an die durch diese Region bezeichnete Instanz.

Wenn das Fahrzeug in Belgien nicht zugelassen werden muss, richtet der Halter seinen Befreiungsantrag an Viapass. Viapass übermittelt den Antrag der zuständigen Verwaltung einer Region oder der durch eine Region bezeichneten Instanz, die über den Antrag befindet.

Jede zuständige Verwaltung oder durch eine Region bezeichnete Instanz informiert Viapass unverzüglich über die Fahrzeuge, für die eine Befreiung aufgrund dieses Artikels vorliegt.

Die Fahrzeuge, für die eine Region eine Befreiung gewährt hat, werden von den anderen Regionen von Rechts wegen befreit."

Art. 7 - In dasselbe Zusammenarbeitsabkommen wird ein Artikel 9/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 9/1 - Anpassung der von Gesellschaften, autonomen öffentlichen Unternehmen oder im Bereich des Leasings tätigen Vereinigungen ohne Gewinnerzielungsabsicht geschuldeten Verkehrsteuer für die Fahrzeuge, die der Kilometerabgabe unterliegen.

Unbeschadet des in Anhang I der Mautrichtlinie erwähnten europäischen Mindestsatzes kann jede Region per Dekret bzw. Ordonnanz die Kfz-Verkehrssteuer im Sinne von Art. 3 Ziffer 10 des Sondergesetzes vom 16. Januar 1989 zur Finanzierung der Gemeinschaften und der Regionen, ersetzt durch das Sondergesetz vom 13. Juli 2001, anpassen, solange alle folgenden Bedingungen gleichzeitig erfüllt werden:

1° das Steuerobjekt ist ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 1 Ziffer 18;

2° der Steuerpflichtige ist eine Gesellschaft im Sinne des Gesetzes vom 7. Mai 1999 zur Verabschiedung des Gesetzbuches über die Gesellschaften, ein autonomes öffentliches Unternehmen oder eine im Bereich des Leasings tätige Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht;

3° die Anpassungen werden erst dann wirksam, wenn die Kilometerabgabe gemäß Artikel 3 in Kraft getreten ist.

Vom vorhergehenden Absatz bleiben die den Regionen durch Artikel 4 § 3 Satz 1 des Sondergesetzes vom 16. Januar 1989 über die Finanzierung der Gemeinschaften und der Regionen eingeräumten Befugnisse unberührt."

Art. 8 - Artikel 11 desselben Zusammenarbeitsabkommens wird durch Folgendes ersetzt:

"Art. 11 - Informationsaustausch und Amtshilfe zur Beitreibung der Abgabe und der administrativen Geldbußen.

§ 1. Die Mauterheber und gegebenenfalls die unter deren Aufsicht stehenden lokalen Behörden tauschen spontan die Informationen aus, die für die Anwendung der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens oder für die Verwaltung oder die Anwendung der regionalen Regelung über die Kilometerabgabe und der (damit verbundenen) administrativen Geldbußen aller Wahrscheinlichkeit nach relevant sind, und dies ungeachtet der Art oder Bezeichnung dieser Abgabe.

Die in Anwendung von Absatz 1 erhaltenen Informationen werden genauso geheim gehalten und bearbeitet wie die Informationen, die in Anwendung der Regelung der Region eingeholt werden, in der die juristische Person, die die Informationen erhält, ihren Sitz hat; sie werden nur den Personen oder Behörden (worunter die Gerichte und Verwaltungsorgane) übermittelt, die mit einer der folgenden Aufgaben in Bezug auf die Kilometerabgabe oder die administrativen Geldbußen beauftragt sind:

1° Festlegung, Beitreibung oder Anrechnung;

2° Vollstreckung oder Verfolgung;

3° Beschlussfassung in Sachen Beschwerden;

4° Kontrolle des Vorerwähnten.

Die in Absatz 2 genannten Personen oder Behörden verwenden die in Anwendung von Absatz 1 eingeholten Informationen nur zur Erfüllung der ihnen anvertrauten, in Absatz 2 angeführten Aufgaben. Sie können diese Informationen im Laufe von öffentlichen Gerichtsverhandlungen, im Rahmen von verwaltungsrechtlichen Beschwerdeverfahren oder in Gerichtsurteilen bekanntgeben.

Die Absätze 1, 2 und 3 gelten ebenfalls für den Austausch und die Benutzung von Informationen, die für die Anwendung oder Durchführung der Regelung über die Verkehrssteuer auf die Kraftfahrzeuge oder der Regelung über die Inbetriebsetzungssteuer aller Wahrscheinlichkeit nach relevant sein können.

§ 2. Die Parteien leisten einander spontan Amtshilfe zur Beitreibung der administrativen Geldbußen.

Wird bei der Verkehrskontrolle eines Fahrzeugs festgestellt, dass es zu Lasten des Halters des kontrollierten Fahrzeugs einer oder mehreren Regionen gegenüber noch ausstehende administrative Geldbußen gibt, so kann die zuständige Kontrollbehörde all diese ausstehenden administrativen Geldbußen Beitreiben. Der Betrag der administrativen Geldbußen, die in einer anderen Region begangene Verstöße betreffen, wird sofort und vollständig an diese Region überwiesen."

Art. 9 - In Artikel 12 desselben Zusammenarbeitsabkommens werden folgende Änderungen vorgenommen:

1° in Absatz 1 werden die Wörter "von dem Fahrzeughalter" gestrichen;

2° in Absatz 3 werden die Wörter "vom Fahrzeughalter" gestrichen.

Art. 10 - Artikel 13 desselben Zusammenarbeitsabkommens wird durch Folgendes ersetzt:

"Art. 13 - Die administrativen Geldbußen.

Außer im Falle eines unsichtbaren Defekts an der Datenerfassungsvorrichtung oder eines dem Dienstleistungserbringer gemeldeten Defekts an der Datenerfassungsvorrichtung kann eine Region eine administrative Geldbuße auferlegen, wenn durch ein Beobachtungssystem oder ein Mitglied des diesbezüglich zuständigen regionalen Personals festgestellt wird, dass die Erfassung der zurückgelegten Kilometer unterlassen worden ist.

Wenn eine administrative Geldbuße von einer Region auferlegt wird, steht die Einnahme der administrativen Geldbuße der Region zu, die die Geldbuße auferlegt hat. Gemäß Artikel 5 Ziffer 10° kann keine Region noch eine zusätzliche administrative Geldbuße für dieselbe Zeitspanne von drei Stunden in Bezug auf einen mit demselben Fahrzeug begangenen Verstoß auferlegen."

Art. 11 - Das vorliegende Zusammenarbeitsabkommen tritt am Tag der Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* des letzten der Zustimmungsakte der Vertragsparteien in Kraft. Zu diesem Zweck ergreifen die Parteien unverzüglich die erforderlichen Initiativen.

Brüssel, am 24. April 2015, in 3 Originalfassungen (in Französisch und Niederländisch)

Für die Flämische Region:

Der Ministerpräsident der Flämischen Regierung, flämische Minister für Außenpolitik und unbewegliches Kulturerbe

G. BOURGEOIS

Die Vize-Ministerpräsidentin der Flämischen Regierung und flämische Ministerin für Haushalt, Finanzen und Energie

Frau A. TURTELBOOM

Der flämische Minister für Mobilität, öffentliche Arbeiten, den Vlaamse Rand, Tourismus und Tierschutz

B. WEYTS

Die flämische Ministerin für Umgebung, Natur und Landwirtschaft

Frau J. SCHAUVLIEGE

Für die Wallonische Region:

Der Ministerpräsident der Wallonischen Regierung

P. MAGNETTE

Der Vize-Präsident der Wallonischen Regierung und Minister für öffentliche Arbeiten, Gesundheit, soziale Maßnahmen und Kulturerbe

M. PREVOT

Der wallonische Minister für Haushalt, den öffentlichen Dienst und administrative Vereinfachung

C. LACROIX

Für die Region Brüssel-Hauptstadt:

Der Ministerpräsident der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt

R. VERVOORT

Der Minister der Region Brüssel-Hauptstadt für Finanzen, Haushalt, auswärtige Beziehungen und Entwicklungshilfe

G. VANHENGEL

Der Minister der Region Brüssel-Hauptstadt für Mobilität und öffentliche Arbeiten

P. SMET

Die Ministerin der Region Brüssel-Hauptstadt für Wohnungswesen, Lebensqualität, Umwelt und Energie

Frau C. FREMAULT

In der deutschen Fassung des im *Belgischen Staatsblatt* vom 26. Mai 2014 veröffentlichten Zusammenarbeitsabkommens vom 31. Januar 2014 wird das Wort "Kilometergebühr" durch "Kilometerabgabe" ersetzt.

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[2015/202744]

24 APRIL 2015. — 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

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 vrachtoertuigen, 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;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 op de hervorming der instellingen, met name artikel 92bis, § 1, zoals laatst gewijzigd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014, en artikel 6, § 1, X, 1^o, zoals laatst gewijzigd bij bijzondere wet van 8 augustus 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;

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;

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;

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 verkeersbelasting als belasting op voertuigbezit te vervangen door de kilometerheffing voor zware vrachtoertuigen als faire gebruiksheffing;

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;

Overwegende dat de gewesten maximale vrijheid dienen te behouden voor het bepalen en differentiëren van de toepassing zijnde tarieven in overeenstemming met de gelegde beleidsaccenten;

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;

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;

Het Waalse Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering, in de persoon van Waals Minister-President Paul Magnette, Waals ViceMinister-president Maxime Prévot, Waals Minister 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 :

Artikel 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 92bis, § 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 elk moment een eenduidig bepaald en afstands-gerelateerd tarief TZ van toepassing is."

Art. 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.

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.

Art. 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 :

"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;"

3° punt 10° wordt vervangen door wat volgt :

"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 ononderbroken tijdvak kan worden gewijzigd bij een uitvoerend samenwerkingsakkoord als vermeld in artikel 92bis, § 1, derde lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen”.

Art. 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 :

$$\sum Z \quad TZ \times KZ$$

waarbij :

1° TZ = 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° KZ = het aan te rekenen aantal kilometers afgelegd in elk dezer tariefzones, dat wordt vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule :

$$KZ = KM \times (100 \% - Corr)$$

met daarbij :

1° KM = het aantal geregistreerde kilometers in de betreffende tariefzone waar op dat ogenblik een tarief TZ 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, 2°.

Gezien het tarief TZ mogelijk kan variëren in de tijd en per rijrichting zal KZ voor elke tijdens het gebruik van het betreffend wegsegment voorgekomen waarde van TZ 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 92bis, § 1, derde lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

§ 3. Het tarief TZ uitgedrukt in eurocenten per kilometer :

- is opgebouwd uit een infrastructuurheffing;

- en wordt bepaald volgens volgende formule :

$$TZ = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN + d \times ET + e \times EP)$$

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° EN = variabele in functie van de Euro-emissieklasse van het voertuig (indeling volgens Euronorm-klasse);

6° ET = variabele in functie van het tijdstip;

7° EP = variabele in functie van de plaats;

8° a, b, c, d en e = factoren die een invloed uitoefenen op het gewicht van A, G, EN, ET en EP in het kader van de berekening van TZ.

§ 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.”.

Art. 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 :

$$\sum Z \quad TZ \times KZ$$

waarbij :

1° TZ = het tarief van toepassing in een bepaalde tariefzone voor kilometers afgelegd in een welbepaalde rijrichting, op een welbepaald moment, uitgedrukt in eurocent/ kilometer;

2° KZ = het aan te rekenen aantal kilometers afgelegd in elk dezer tariefzones, dat wordt vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule : $KZ = KM \times (100 \% - Corr)$

met daarbij :

1° KM = het aantal geregistreerde kilometers in de betreffende tariefzone waar op dat ogenblik een tarief TZ 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, 2°;

Gezien het tarief TZ mogelijk kan variëren in de tijd en per rijrichting zal KZ voor elke tijdens het gebruik van het betreffend wegsegment voorgekomen waarde van TZ 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 92bis, § 1, derde lid van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

§ 3. Het tarief TZ 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 :

$$Tz = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN + d \times ET + e \times EP + f \times EX) \text{ waarbij}$$

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;
- maximaal toegelaten massa hoger dan 32 ton;

5° EN = variabele in functie van de Euro-emissieklasse van het voertuig (indeling volgens Euronorm-klasse);

6° ET = variabele in functie van de tijd;

7° EP = 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, EN, ET, EP en EX in het kader van de berekening van TZ;

9° EX = 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 EN.

§ 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."

Art. 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 van een vrijstelling genieten ingevolge dit artikel.

Voertuigen die zijn vrijgesteld in een Gewest, worden van rechtwege vrijgesteld in de andere gewesten."

Art. 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;

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."

Art. 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 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 inverteerstelling.

§ 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-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."

Art. 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.

Art. 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 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 tijdsperiode van drie uur nog een bijkomende administratieve geldboete opleggen voor een overtreding met hetzelfde voertuig."

Art. 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.

Brussel, op 24 april 2015, in 3 originele exemplaren (in het Nederlands en in het Frans).

Voor het Vlaamse Gewest :

De Minister-President van de Vlaamse Regering,
en Vlaamse Minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,
G. BOURGEOIS

De Viceminister-President van de Vlaamse Regering
en Vlaamse Minister van Begroting, Financiën en Energie,
Mevr. A. TURTELBOOM

De Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,
B. WEYTS

De Vlaamse Minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,
Mevr. J. SCHAUVLIEGE

Voor het Waalse Gewest :

De Minister-President van de Waalse Regering,
P. MAGNETTE

De Vice-minister-President van de Waalse Regering
en Minister van Openbare Werken, Gezondheidszorg, Patrimonium,
M. PREVOT

De Waalse Minister van Begroting, Administratieve Vereenvoudiging,
C. LACROIX

Maatschappelijk welzijn Ambtenarenzaken en Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De Minister-President van de Regering van het Hoofdstedelijk Gewest,
R. VERVOORT

De Brusselse Minister van Financiën, Begroting, Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,
G. VANHENGEL

De Brusselse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
P. SMET

De Brusselse Minister van Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,
Mevr. C. FREMAULT