

## VERTALING

## WAALSE OVERHEIDSDIENST

[2014/203271]

**8 MEI 2014. — Besluit van de Waalse Regering tot wijziging van het besluit van de Waalse Regering van 12 mei 2011 tot vaststelling van het statuut van de arrondissementscommissarissen**

De Waalse Regering,

Gelet op de artikelen L2212-4, tweede lid, en L2212-51, § 1, tweede lid, van het Wetboek van de plaatselijke democratie en de decentralisatie;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 12 mei 2011 tot vaststelling van het statuut van de arrondissementscommissarissen;

Gelet op het akkoordprotocol nr. 633 van het Sectorcomité nr. XVI, opgesteld op 20 december 2013;

Gelet op het advies van de "Conseil supérieur des Villes, Communes et Provinces de la Région wallonne" (Hoge Raad van Steden, Gemeenten en Provincies van het Waalse Gewest), gegeven op 20 januari 2014;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 9 december 2013;

Gelet op de instemming van de Minister van Begroting, gegeven op 12 december 2013;

Gelet op advies nr. 55.483/4 van de Raad van State, gegeven op 9 maart 2014, overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van de Plaatselijke Besturen en de Stad en van de Minister van Ambtenarenzaken;

Na beraadslaging,

Besluit :

**Artikel 1.** Het besluit van de Waalse Regering van 12 mei 2011 tot vaststelling van het statuut van de arrondissementscommissarissen wordt aangevuld met een artikel 72bis, luidend als volgt :

« Art. 72bis. Er wordt een interimtoelage toegekend aan de arrondissementscommissaris die gedurende minstens vijftien dagen het ambt van provinciegouverneur uitoefent.

De toelage wordt maandelijks aan het einde van de maand betaald. Wanneer ze voor een volle maand verschuldigd is, is het bedrag ervan gelijk aan 1/50 van de minimale bruto-jaarwedde voor het uitgeoefende ambt, waarbij het niet hoger mag zijn dan het verschil tussen de brutomaandwedde die de interimaris zou ontvangen hebben als hij in dat ambt benoemd geweest was en de brutomaandwedde die hij in zijn eigen ambt ontvangt. Indien de vergoeding niet voor een volle maand verschuldigd is, wordt zij uitbetaald naar rato van 1/30 van het maandbedrag per gepresteerde dag.

De toelage wordt in dezelfde mate verhoogd of verminderd als de wedde van de titularis van het uitgeoefende ambt, met verwijzing naar de gezondheidsindex. »

**Art. 2.** Dit besluit heeft uitwerking op 1 juli 2011.

**Art. 3.** De Minister van Ambtenarenzaken en de Minister van de Plaatselijke Besturen en de Stad zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 8 mei 2014.

De Minister-President,

R. DEMOTTE

De Minister van Duurzame Ontwikkeling en Ambtenarenzaken,

J.-M. NOLLET

De Minister van de Plaatselijke Besturen en de Stad,

P. FURLAN

---

**SERVICE PUBLIC DE WALLONIE**

[2014/203268]

**30 JANVIER 2014. — 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 92bis, § 1<sup>er</sup>, 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, notamment l'article 92bis, § 1<sup>er</sup> tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 16 juillet 1993, et l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 1<sup>o</sup>, tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 16 juillet 1993;

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 qu'un prélèvement kilométrique pour poids lourds a été introduit en Allemagne en 2005;

Considérant que, outre le système de prélèvement de péage appliqué à tous les véhicules sur les autoroutes pour lesquelles une concession a été accordée, un prélèvement kilométrique pour les poids lourds deviendra prochainement opérationnel en France;

Considérant que depuis le début de l'année 2007, il y a eu une concertation régulière dans le cadre du Benelux afin de promouvoir la coopération et l'échange d'informations en matière de péages routiers;

Considérant qu'à défaut d'une initiative similaire en Belgique, il en résulterait une importante pression supplémentaire sur certaines parties du réseau routier des Régions suite à des déplacements de trafic tant entre les Régions que depuis des pays voisins;

Considérant que l'introduction de justes mécanismes d'imputation des frais d'infrastructure aux usagers du réseau routier ainsi que l'encouragement d'une circulation plus respectueuse de l'environnement sont indiqués;

Considérant que les accords des Gouvernements Régionaux visent aussi une fiscalité plus équitable, une mobilité plus durable et une réduction des émissions;

Considérant qu'il est souhaitable que les Régions créent conjointement le cadre juridique des mesures relatives aux péages routiers;

Considérant que, dans le respect des spécificités de chaque Région, ces objectifs ne peuvent être atteints de façon optimale que lorsque les trois Régions en fixent les règles dans un accord de coopération;

Considérant que des économies d'échelle peuvent être obtenues par une coopération au niveau belge, en respectant toutefois la compétence territoriale des Régions;

Considérant qu'il est nécessaire de prendre des mesures communes aux trois Régions concernant l'introduction simultanée du système de prélèvement kilométrique, d'une part afin de développer un système transparent vis-à-vis du contribuable et, d'autre part, afin de créer une base juridique suffisamment coordonnée vis-à-vis des prestataires de services;

Considérant que seul un accord de coopération offre une garantie suffisante pour établir, sur l'ensemble du territoire belge, les règles conductrices qui seront ensuite introduites par chaque Région en respectant les principes établis dans cet accord de coopération;

La Région flamande, représentée par son Gouvernement, en la personne du Ministre-Président flamand Kris Peeters, du Vice-Ministre-Président flamand Ingrid Lieten, du Vice-Ministre-Président flamand Geert Bourgeois, du Ministre flamand Hilde Crevits, du Ministre flamand Joke Schauvliege et du Ministre flamand Philippe Muyters;

La Région wallonne, représentée par son Gouvernement en la personne du Ministre-Président wallon Rudy Demotte, du Vice-Président et Ministre wallon André Antoine, du Ministre wallon Philippe Henry et du Ministre wallon Carlo Di Antonio;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement en la personne du Ministre-Président bruxellois Rudy Vervoort, du Ministre bruxellois Guy Vanhengel, du Ministre bruxellois Evelyne Huytebroeck, du Ministre bruxellois Brigitte Grouwels et du Secrétaire d'Etat Bruno De Lille;

Lesquelles exercent conjointement leurs compétences propres, ont convenu ce qui suit :

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>. — *Dispositions générales*

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

En vue de l'application du présent accord de coopération, on entend par :

- 1° l'accord : le présent accord de coopération;
- 2° les parties : les parties au présent accord;
- 3° Viapass : le Partenariat interrégional de droit public institué sous la forme d'une association telle que visée à l'article 18 du présent accord;
- 4° le concessionnaire : la personne morale publique ou privée qui a reçu en concession de la part du gestionnaire de la route, la gestion de celle-ci ou d'une partie de celle-ci;
- 5° le péage de concession : le prélèvement kilométrique perçu par un concessionnaire de droit public ou privé;
- 6° la décision du 6 octobre 2009 : la Décision 2009/750/CE de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques;
- 7° le contrat DBFMO : le contrat conclu par Viapass, agissant au nom et pour le compte de la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale et le cas échéant, leurs concessionnaire(s), avec le Single Service Provider, en exécution de la Convention de marché conjoint telle que visée au point 16°;
- 8° le prestataire de services : toute entité juridique acceptée par un percepteur de péage sur son secteur à péage qui offre aux utilisateurs un service, de facturation, de perception, et de transfert du prélèvement kilométrique aux Régions ou aux concessionnaires désignés par celles-ci, sur la base de données enregistrées par un dispositif d'enregistrement électronique;
- 9° le dispositif d'enregistrement électronique : l'équipement électronique embarqué destiné à localiser le véhicule dans lequel il se trouve et qui, avec ou sans l'aide d'un appareil électronique à distance, traite des données pour permettre l'enregistrement des kilomètres ou des parties de kilomètres parcourus, ainsi que le calcul du prélèvement kilométrique sur la base des distances parcourus enregistrées;
- 10° la route concédée : la route ou la partie de la route dont la gestion est donnée en concession par son gestionnaire;
- 11° le moyen de paiement garanti : moyens de paiement par lesquels le prestataire de services peut percevoir, à première demande, le prélèvement kilométrique et, le cas échéant, les frais de perception facturés au détenteur du véhicule, sans autre autorisation du détenteur du véhicule et sans que celui-ci ne puisse annuler le paiement qui a été effectué avec le moyen de paiement;
- 12° le Single Service Provider : le prestataire de services avec qui, en exécution du contrat relatif à la réalisation d'un marché conjoint tel que visé au point 16°, un contrat DBFMO est conclu et qui, sous sa responsabilité, met à disposition des Régions chargées du contrôle du système de prélèvement kilométrique les dispositifs de contrôle fixes et mobiles;
- 13° secteur à péage : une partie du réseau routier, en ce compris des structures comme un tunnel, un pont ou un transbordeur, pour lesquels un percepteur de péage perçoit un prélèvement kilométrique ou pour lequel un prélèvement kilométrique peut être perçu, mais dont le tarif est nul;
- 14° la déclaration du secteur à péage : déclaration par laquelle un percepteur de péage définit les conditions générales telles que visées à l'article 5, 2°, de la décision du 6 octobre 2009 et auxquelles les prestataires de services doivent satisfaire pour recevoir accès au secteur à péage concerné;
- 15° la Directive péage : 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;

16° la convention de marché conjoint : le contrat relatif à 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;

17° le percepteur de péages : la Région dans le cas où le prélèvement kilométrique est perçu en tant qu'impôt sur les routes non concédées ou le concessionnaire dans le cas où le prélèvement kilométrique est perçu en tant que péage de concession sur les routes concédées;

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; en cas d'ensemble de véhicules articulés, le prélèvement est dû uniquement si le véhicule à moteur est destiné au transport de marchandises par la route;

19° la route : les routes et leurs dépendances.

#### **Art. 2.** Objet de l'accord

L'accord régit la coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale dans l'exercice de leurs compétences respectives en matière de gestion des routes et de leurs dépendances et en matière de fixation du régime juridique de la voirie terrestre, en vue d'introduire, chaque Région pour ce qui la concerne, un système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions. Le prélèvement kilométrique sera dû pour la première fois simultanément dans les trois Régions.

Tout en respectant les spécificités de chaque Région et les objectifs à poursuivre par chacune d'entre elles, cet accord vise à régler conjointement ces matières ou à définir les règles requises afin d'introduire, d'organiser et de contrôler, de manière efficace et rentable, le prélèvement kilométrique dans les trois Régions.

### CHAPITRE II. — *L'introduction du prélèvement kilométrique*

#### **Art. 3.** Introduction du prélèvement kilométrique

§ 1<sup>er</sup>. La Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale introduisent, chacune pour ce qui la concerne, par décret ou ordonnance, un prélèvement kilométrique qui, à l'exception des péages de concession qui existent déjà, devient exigible simultanément dans les trois Régions et au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Ces décrets et ordonnance prévoient que les Gouvernements Régionaux respectifs déterminent le moment où le prélèvement kilométrique est dû pour la première fois, étant entendu que l'exigibilité doit commencer au même moment et au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

§ 2. On entend par prélèvement kilométrique :

1° l'impôt dû pour l'usage, par un véhicule, d'une route non concédée;

ou

2° la redevance qu'un concessionnaire perçoit en vertu d'un contrat de gestion ou d'un contrat de concession conclu avec la Région, comme rémunération pour l'usage, par un véhicule, d'une route qui lui est concédée.

**Art. 4.** L'exigibilité du prélèvement kilométrique par le détenteur du véhicule et le dispositif d'enregistrement électronique

§ 1<sup>er</sup>. Le prélèvement kilométrique est dû par le détenteur du véhicule par kilomètre ou partie de kilomètre parcouru par le véhicule, au moment où le kilomètre ou la partie de kilomètre est parcouru et enregistré.

L'enregistrement est effectué à l'aide d'un dispositif d'enregistrement électronique.

§ 2. Chaque véhicule qui n'est pas exonéré en vertu de l'article 9, est obligatoirement muni, préalablement à l'utilisation d'une quelconque route, d'un dispositif d'enregistrement électronique mis à disposition à cet effet. Le détenteur du véhicule conclut, à cet effet, le contrat visé à l'article 5 avec un prestataire de services.

§ 3. En l'absence d'enregistrement, pour quelque raison que ce soit, le prélèvement kilométrique est dû par le détenteur du véhicule sous la forme d'un montant forfaitaire. Le montant est dû lorsque l'utilisation de la voirie est constatée par un système d'observation ou par un membre du personnel Régional compétent. Ce montant couvre une utilisation de 24 heures, quelle que soit la Région dans laquelle la voirie est située.

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

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

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

c) 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 de ce qui est prévu à l'alinéa précédent, sous c), le conducteur du véhicule est considéré comme celui qui dispose dans les faits du véhicule.

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.

Par dérogation à ce qui est prévu au premier alinéa, a) et b), le détenteur du véhicule peut, lorsqu'il met le véhicule, 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.

**Art. 5.** La perception, le recouvrement et le contrôle du prélèvement kilométrique et le contrat entre le détenteur du véhicule et son prestataire de services

Les Régions élaborent par décret ou ordonnance et leurs arrêtés d'exécution un système de perception, de recouvrement et de contrôle, fondé, entre autres, sur les principes suivants :

1° préalablement à l'utilisation d'une route quelconque, le détenteur du véhicule conclut un contrat de droit civil avec un prestataire de services de son choix qui met à sa disposition un dispositif d'enregistrement électronique pour son véhicule. Le détenteur du véhicule est responsable de l'exactitude des informations qu'il fournit concernant le véhicule pour lequel il conclut un contrat avec le prestataire de services;

2° le Single Service Provider est tenu de conclure le contrat visé au point 1°, avec tout détenteur d'un véhicule qui lui en fait la demande, sans discrimination;

3° dans le cadre de ce contrat, le prestataire de services perçoit, au nom et pour le compte du percepteur de péages, auprès du détenteur du véhicule avec lequel il a conclu un contrat, le prélèvement kilométrique dû en vertu de l'article 4, § 1<sup>er</sup>;

4° le prestataire de services verse le prélèvement dû en vertu de l'article 4, § 1<sup>er</sup>, au percepteur de péages;

5° prévoir la possibilité pour le prestataire de services d'obliger contractuellement le détenteur du véhicule à utiliser des moyens de paiement garantis pour un montant à déterminer par la Région;

6° par la conclusion du contrat visé au point 1° et aussi longtemps que celui-ci existe et que son exécution n'est pas régulièrement suspendue et notifiée par le prestataire de services au percepteur de péages, le prélèvement kilométrique dont est redevable le détenteur du véhicule en application du contrat ne peut être recouvré qu'auprès du prestataire de service pour autant que le montant du prélèvement kilométrique dû par le détenteur de véhicule puisse être déterminé;

7° l'exécution du contrat visé au point 1°, ne peut être suspendue par le prestataire de service uniquement lorsque le détenteur du véhicule :

a) 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, n'a pas mis à disposition de moyen de paiement garanti ou de moyen de paiement garanti suffisant;

c) fait un usage du dispositif d'enregistrement électronique qui est contraire au mode d'emploi mis à disposition par le prestataire de services;

d) néglige de signaler un défaut au dispositif d'enregistrement électronique;

e) ne suit pas les instructions du prestataire de services en vue du remplacement ou de la réparation du dispositif d'enregistrement électronique défectueux;

8° le prélèvement kilométrique dû est directement recouvrable auprès du détenteur du véhicule, à partir de la notification de suspension, visée au point 6°, qui en est faite au percepteur de péages;

9° au cas où le prestataire de services ne verse pas le prélèvement kilométrique visé au point 6°, ou qu'il n'en verse qu'une partie, le montant restant en souffrance sera recouvré par contrainte, ou le cas échéant, devant les cours et tribunaux pour autant que le percepteur de péages n'ait pas été compensé soit dans son ensemble, soit partiellement, selon les cas, soit sur base du contrat conclu avec le prestataire de services, soit sur base du contrat DBFMO avec le Single Service Provider pour le montant qui n'a pas été versé ou qui n'a que partiellement été versé;

10° en application du principe de la verticalité, chaque Région est compétente pour contrôler le prélèvement kilométrique sur son territoire, sans préjudice de l'assistance judiciaire mutuelle établie par le présent accord.

**Art. 6.** Méthodologie de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que péage de concession

§ 1<sup>er</sup>. Le tarif du prélèvement kilométrique sera établi conformément aux dispositions de la Directive péage.

§ 2. Le prélèvement kilométrique sera établi par décret, ou par ordonnance, sur base de la formule suivante :

$$\sum TW \times KW$$

W

où :

1° TW = le tarif visé au § 3, hors T.V.A., qui est applicable pour l'usage d'un type de route visé au § 3, 3°;

2° KW = le nombre de kilomètres ou parties de kilomètres visé au § 4, qui est porté en compte pour l'usage d'un type de route visé au § 3, 3°, du présent article;

3° W = les types de routes visés au § 3, 3°.

§ 3. Le tarif TW, exprimé en centimes d'euros, est déterminé comme suit :

$$TW = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN)$$

où :

1° F = facteur équivalent à 1 pour les types de route visés au 3°, et à 0 pour tous les autres types de routes.

2° BT = tarif de base du prélèvement kilométrique.

3° A = variation en fonction du type de route W à tarif supérieur à zéro centime.

Les types de route qui peuvent être distingués sont :

- autoroutes et rings autoroutiers;

- autres routes régionales à taux d'imposition supérieur à zéro centime.

Les routes qui appartiennent à l'un ou l'autre de ces types de route, sont désignées par ou en vertu de décrets, ou d'ordonnance;

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

- MMA supérieure à 3,5 tonnes jusque et y compris 12 tonnes;

- MMA supérieure à 12 tonnes jusque et y compris 32 tonnes;

- MMA supérieure à 32 tonnes.

5° EN = variation en fonction de la classe d'émission EURO.

6° a, b et c = facteurs qui déterminent la valeur de A, G et EN.

Dans le cas où F vaut 1, le tarif ne peut jamais être inférieur à zéro centime d'euro.

§ 4. Le nombre KW de kilomètres à prendre en compte, visé au § 2, est déterminé selon la formule suivante :

$$Kw = KM \times C$$

où :

1° KM = le nombre de kilomètres enregistré par jour calendrier, parcourus sur les types de route visés au § 3, 3°;

2° C = facteur de correction appliqué pour compenser les imprécisions de l'enregistrement, d'une valeur de 0,985.

**Art. 7.** Méthodologie de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que taxe

§ 1<sup>er</sup>. Le tarif du prélèvement kilométrique sera établi conformément aux dispositions de la Directive péage.

§ 2. Le prélèvement kilométrique sera établi par décret, ou par ordonnance, sur base de la formule suivante :

$$\sum TW \times KW$$

W

où :

1° TW = le tarif visé au § 3, qui est applicable pour l'usage d'un type de route visé au § 3, 3°;

2° KW = le nombre de kilomètres ou parties de kilomètres visé au § 4, qui est porté en compte pour l'usage d'un type de route visé au § 3, 3°, du présent article;

3° W = les types de routes visés au § 3, 3°.

§ 3. Le tarif TW, exprimé en centimes d'euros, est déterminé comme suit :

$$TW = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN + Ex)$$

où :

1° F = facteur équivalent à 1 pour les types de route visés au 3°, et à 0 pour tous les autres types de routes;

2° BT = tarif de base du prélèvement kilométrique;

3° A = variation en fonction du type de route W à tarif plus grand que zéro.

Les types de route qui peuvent être distingués sont :

- autoroutes et rings autoroutiers;
- autres routes régionales à taux d'imposition supérieur à zéro centime;
- routes communales à taux d'imposition supérieur à zéro centime.

Les routes qui appartiennent à l'un ou l'autre de ces types de route, sont désignées par ou en vertu de décrets, ou d'ordonnances;

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

- MMA supérieure à 3,5 tonnes jusque et y compris 12 tonnes;
- MMA supérieure à 12 tonnes jusque et y compris 32 tonnes;
- MMA supérieure à 32 tonnes.

5° EN = variation en fonction de la classe d'émission EURO.

6° a, b et c = facteurs qui déterminent la valeur de A, G et EN.

Dans le cas où F vaut 1, le tarif ne peut jamais être inférieur à zéro centime.

7° EX = supplément dû en fonction des coûts externes, engendrés par le véhicule.

Les tarifs sont indexés sur la base de l'index des prix à la consommation et de l'évolution technologique.

§ 4. Le nombre KW de kilomètres à prendre en compte, visé au § 2, est déterminé selon la formule suivante :

$$KW = KM \times C$$

où :

1° KM = le nombre de kilomètres enregistré par jour calendrier, parcourus sur les types de route visés au § 3, 3°;

2° C = facteur de correction appliqué pour compenser les imprécisions de l'enregistrement, d'une valeur de 0,985.

#### Art. 8 Modifications du tarif

Les modifications apportées au tarif par une Région doivent être notifiées aux autres Régions au moins quatre mois avant que ces modifications n'entrent en vigueur. Ce délai n'est que d'un mois pendant la première année où le prélèvement kilométrique est opérationnel.

#### Art. 9. Exonérations

§ 1<sup>er</sup>. Sont exonérés du prélèvement kilométrique :

1° les véhicules qui sont utilisés exclusivement pour et par la défense, la protection civile, les services d'incendie et de police, et sont reconnaissables en tant que tel;

2° les véhicules qui sont équipés spécialement et exclusivement à des fins médicales et sont reconnaissables en tant que tel;

3° les véhicules qui sont utilisés seulement parfois sur la voie publique et qui sont utilisés exclusivement pour l'agriculture, l'horticulture, l'aquaculture et la sylviculture.

§ 2. Le détenteur d'un véhicule qui sollicite une exonération, ne peut en obtenir ou en conserver le bénéfice que s'il prouve qu'il remplit les conditions de l'exonération.

§ 3. Le détenteur d'un véhicule visé au paragraphe 1<sup>er</sup> adresse sa demande d'exonération à la Région où est établie la personne morale ou physique au nom de laquelle le véhicule est ou doit être immatriculé. Pour les autres véhicules visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, le détenteur adresse sa demande d'exonération à Viapass. Viapass transmet la demande à la Région la plus diligente, qui statue sur la demande.

Chaque Région prend soin de communiquer immédiatement à Viapass les décisions d'exonérations prises en vertu de l'alinéa précédent.

Les véhicules pour lesquels une Région octroie une exonération en vertu de l'alinéa précédent, sont exonérés de plein droit par les autres Régions.

§ 4. Une Région peut, après concertation avec les autres Régions, introduire des exonérations supplémentaires. La modification entre en vigueur au plus tôt quatre mois après la notification de celle-ci aux autres Régions.

Chaque Région prend soin de communiquer immédiatement à Viapass les décisions d'exonérations prises en vertu de l'alinéa précédent

#### Art. 10. La renonciation à la perception de l'Eurovignette

En vue de mettre fin au droit d'usage commun visé à l'article 3 de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994 entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du grand-duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas, les Gouvernements des trois Régions demandent simultanément au Roi d'informer par écrit le dépositaire de l'accord, conformément à l'article 17, 2°, de l'accord, que, pour ce qui concerne la Belgique, il est renoncé à la perception de l'Eurovignette.

#### Art. 11 Echange de renseignements et assistance concernant le recouvrement du prélèvement

§ 1<sup>er</sup>. Les autorités compétentes des parties et 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 ce, quelle que soit la nature ou la dénomination de ce prélèvement.

Les renseignements reçus en vertu de l'alinéa précédent par une partie sont tenus secrets de la même manière que les renseignements obtenus en application de la réglementation régionale concernée, à la lumière du principe de la transparence administrative. Ces renseignements ne sont communiqués qu'aux personnes ou autorités (y compris les tribunaux et organes administratifs) concernées par l'établissement ou le recouvrement du prélèvement visé à l'alinéa

précédent, par l'exécution ou les poursuites concernant ce prélèvement, par les décisions sur les recours relatifs à ce prélèvement, ou par le contrôle de ce qui précède. Ces personnes ou autorités n'utilisent ces renseignements qu'à ces fins. Elles peuvent révéler ces renseignements au cours d'audiences publiques de tribunaux ou dans des jugements.

Les dispositions des premier et deuxième alinéas s'appliquent également à l'échange et à l'utilisation de renseignements vraisemblablement pertinents pour l'application ou l'exécution de la réglementation relative à la taxe de circulation et à la taxe de mise en circulation sur les véhicules automobiles.

§ 2. Les Parties contractantes se prêtent spontanément et mutuellement assistance pour le recouvrement du prélèvement kilométrique et, le cas échéant, des amendes administratives.

Viapass organise la coordination de cette assistance mutuelle.

Dans le cas où le prélèvement kilométrique est dû dans une Région en application de la législation de cette Région, l'autorité d'une autre Région, compétente pour le contrôle, accepte de prendre temporairement en consignation le prélèvement kilométrique et, le cas échéant, l'amende administrative, à la demande de l'autorité de contrôle compétente de la première Région, pour le compte de cette Région, conformément aux dispositions de sa réglementation qui règlent le contrôle du prélèvement kilométrique.

#### **Art. 12.** Versement des recettes du prélèvement kilométrique

Le prestataire de services doit verser le prélèvement kilométrique dû par le détenteur du véhicule en vertu de l'article 4, § 1<sup>er</sup>, au percepteur de péages concerné en fonction de sa localisation.

Le prélèvement kilométrique et les éventuels intérêts qu'il a engendrés sont localisés à l'endroit où le kilomètre parcouru, ou la partie du kilomètre parcourue, a été enregistré par le dispositif d'enregistrement électronique.

Aucune garantie, sous quelque forme que ce soit, ne peut être établie sur les montants qu'un prestataire de service reçoit du détenteur du véhicule aux fins du paiement du prélèvement kilométrique.

**Art. 13.** Le transfert des recettes du prélèvement kilométrique sous forme d'un montant forfaitaire et les amendes administratives

§ 1<sup>er</sup>. Lorsqu'à défaut d'enregistrement, le prélèvement kilométrique est dû sous forme d'un montant forfaitaire tel que visé à l'article 4, § 3, du présent accord, les recettes sont partagées selon la clé de répartition fixée à l'article 14, § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa.

§ 2. Si une Région procède à un contrôle, les recettes de l'amende administrative due à laquelle le contrôle donne lieu reviennent à la Région qui a imposé et recouvré l'amende administrative.

**Art. 14.** La contribution des Régions à l'indemnité de mise à disposition due au Single Service Provider, à l'éventuel paiement d'étape et aux coûts régionaux spécifiques pour les véhicules et le personnel de contrôle

§ 1<sup>er</sup>. Sans porter préjudice aux éventuels accords contractuels entre une Région et ses concessionnaires, la contribution de chaque Région à l'indemnité de mise à disposition - en ce compris l'éventuel paiement d'étape, due par Viapass au Single Service Provider en vertu du contrat DBFMO, est calculée selon une clé de répartition fixe.

Cette clé de répartition est initialement, sur base de la part représentée par chaque Région dans le nombre estimé de kilomètres parcourus par les véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup>, 18<sup>o</sup>, déterminée comme suit :

- Région flamande : 62,20 %;
- Région de Bruxelles-Capitale : 2,18 %;
- Région wallonne : 35,62 %.

§ 2. Sans faire préjudice à la clé de répartition définie au paragraphe précédent qui reste invariablement d'application à l'égard du Single Service Provider, dans les rapports mutuels des Régions la clé de répartition est adaptée tous les quatre ans. A cette fin, Viapass établit tous les quatre ans les kilomètres effectivement parcourus l'année précédente et ce, afin de calculer le pourcentage mentionné au paragraphe premier.

§ 3. Chaque Région supporte elle-même les coûts liés aux véhicules et au personnel de contrôle qui sont requis ou qui seront utilisés à la demande et selon les besoins de chaque Région. La clé de répartition telle que mentionnée au premier paragraphe ne s'applique pas aux coûts dont il est question dans le présent paragraphe, même quand ces coûts font partie de l'indemnité de mise à disposition.

#### **Art. 15.** Obligation de continuation de paiement

Chaque Région prévoit par décret, ou par ordonnance, un engagement de continuation de paiement, par laquelle la Région se porte garante du paiement de tous les montants qui sont dus, en vertu du contrat DBFMO, par Viapass au Single Service Provider lorsque, pendant la durée du contrat, Viapass n'a pas (plus) pu elle-même, pour une raison quelconque, assurer ce paiement.

L'obligation de continuation de paiement visée à l'alinéa précédent est limitée à la part de cette Région dans les montants visés à l'alinéa précédent, calculée conformément à la clé de répartition déterminée à l'article 14, § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa.

#### **Art. 16.** Imputation des amendes et des réductions en application du contrat DBFMO

§ 1<sup>er</sup>. Si un montant est imputé, sur la base du contrat DBFMO, aux indemnités dues au Single Service Provider dans le cadre du contrat DBFMO, par exemple à la suite de l'application des points de pénalité, des réductions de prestations, des réductions de mise à disposition, des malus, etc., les recettes qui en découlent reviennent à la Région sur le territoire de laquelle le fait, l'événement ou l'élément ayant donné lieu au montant imputable s'est produit. Le règlement de celles-ci est effectué entre les Régions et ne porte pas atteinte au paiement de l'indemnité de mise à disposition sur la base de la clé de répartition déterminée à l'article 14, § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa.

Dans tous les autres cas, les recettes visées à l'alinéa précédent reviennent aux Régions selon la clé de répartition définie à l'article 14, § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa.

#### **Art. 17.** Imputation des bonus

Le bonus dû au Single Service Provider conformément au contrat DBFMO, en plus de l'indemnité de mise à disposition, est remboursé par la Région qui bénéficie de la prestation plus élevée que la norme de prestation déterminée dans le contrat DBFMO. Le règlement de ce bonus est réalisé entre les Régions et ne porte pas atteinte au paiement de l'indemnité de mise à disposition sur base de la clé de répartition déterminée à l'article 14, § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa.

Si le bénéficiaire d'une telle prestation supplémentaire ne peut être imputé à une ou plusieurs Régions sur la base du critère de localisation, notamment le lieu où la prestation supplémentaire a été effectuée, chaque Région contribue au bonus dû au Single Service Provider selon la clé de répartition déterminée à l'article 14, § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa.

CHAPITRE III. — *La constitution d'un partenariat interRégional de droit public, appelé Viapass*Section 1<sup>re</sup>. — Constitution de Viapass**Art. 18.** Constitution, forme juridique et capital social

§ 1<sup>er</sup>. La Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale créent une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980, appelée "Viapass". Cette institution qui jouit de la personnalité juridique adopte, en tant que partenariat interRégional, la forme juridique d'une association de droit public chargée de mission dont les caractéristiques sont définies par ou en vertu des dispositions du présent accord.

Les Gouvernements des Régions déterminent conjointement les premiers statuts de Viapass. Les modifications apportées ultérieurement aux statuts sont adoptées par le conseil d'administration de Viapass dans le respect des dispositions du présent accord et doivent être approuvées par chaque Gouvernement régional. Les statuts, ainsi que les modifications qui y sont apportées ultérieurement sont publiés au *Moniteur belge*.

§ 2. Les engagements de Viapass ne revêtent pas un caractère commercial. Ses actes ne sont pas des actes commerciaux.

§ 3. Viapass n'est pas soumise aux dispositions de la loi du 31 janvier 2009 sur la continuité des entreprises, ni à celles de la loi du 8 août 1997 sur les faillites.

§ 4. Seules les Régions sont membres de l'association.

Le capital de l'association s'élève à 498.000 euros. Ce montant est entièrement libéré au moment de la constitution de Viapass, par la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale; chaque entité y contribuant pour un tiers.

Les concessionnaires visés à l'article 23, § 2, deuxième alinéa, peuvent contribuer à la partie du capital, visé à l'alinéa précédent, de la Région qui les a désignés, sans qu'ils ne deviennent de ce fait membres de l'association

**Art. 19.** Objet social, tâches et compétences

§ 1<sup>er</sup>. L'objet social de Viapass consiste à assurer la coopération, la coordination et la concertation entre les Régions afin de réaliser les objectifs mentionnés aux chapitres II et III, du présent accord.

§ 2. Afin de pouvoir exécuter la mission de coopération et de coordination visée au paragraphe précédent du présent accord, Viapass est chargée de conclure, dans le cadre de la Convention de marché conjoint visée à l'article 1<sup>er</sup>, 16<sup>o</sup>, du présent accord, après une mise en concurrence, au nom et pour le compte des Régions et, le cas échéant, de leur(s) concessionnaire(s), un contrat DBFMO avec un Single Service Provider pour la perception du prélèvement kilométrique respectivement sur les routes non concédées ou sur les routes concédées.

§ 3. De plus, Viapass remplit en tout cas les tâches et compétences suivantes :

1<sup>o</sup> l'enregistrement des prestataires de services établis sur le territoire d'une des Régions lorsqu'ils répondent aux conditions mentionnées à l'article 3 de la décision du 6 octobre 2009, en ce compris la possession du certificat de conformité des constituants d'interopérabilité visé à l'article 3, b) de cette décision et décrit dans son annexe IV, ou aussi longtemps que le registre est géré par l'Etat fédéral, s'assurer de l'implication des Régions à cet enregistrement;

2<sup>o</sup> la délivrance d'avis aux percepteurs de péages - en tenant compte des conditions générales visées à l'article 5 de la décision du 6 octobre 2009 telles que contenues dans la déclaration de péage - concernant les contrats de prestations de services à conclure par ces prestataires de services, autres que le Single Service Provider, avec les percepteurs de péages;

3<sup>o</sup> la tenue à jour de la liste d'équipements embarqués déclarés invalidés telle que visée à l'article 7, alinéa 3, de la décision du 6 octobre 2009;

4<sup>o</sup> la direction, le suivi, l'adaptation, le contrôle et la sanction, en tant que pouvoir adjudicateur conjoint, du Single Service Provider;

5<sup>o</sup> le paiement des indemnités prévues dans le contrat DBFMO au Single Service Provider;

6<sup>o</sup> l'exercice d'un contrôle sur le transfert aux percepteurs de péages, par le Single Service Provider, des recettes des prélèvements perçus;

7<sup>o</sup> le suivi, l'adaptation et le contrôle des autres prestataires de services;

8<sup>o</sup> le calcul de l'indemnité due aux prestataires de services autres que le Single Service Provider;

9<sup>o</sup> l'exercice d'un contrôle sur le versement, par les prestataires de services, autres que le Single Service Provider, du prélèvement dû en vertu de l'article 4, § 1<sup>er</sup>, aux percepteurs de péages;

10<sup>o</sup> la désignation d'un organe de conciliation indépendant au sens de l'article 10 de la décision du 6 octobre 2009;

11<sup>o</sup> la garantie d'une communication commune active vis-à-vis des utilisateurs et des parties prenantes;

12<sup>o</sup> le suivi et le fait de s'orienter sur des innovations et développements technologiques pour d'autres services à valeur ajoutée offerts par des prestataires de services à des utilisateurs;

13<sup>o</sup> la mise à disposition d'informations et l'échanges d'informations au bénéfice de la concertation régionale concernant l'adaptation des flux de trafic, entre autres en lançant et en maintenant une campagne de communication comprenant un site Web commun ([www.viapass.be](http://www.viapass.be));

14<sup>o</sup> la facilitation de la concertation entre les Régions autour de la réalisation et de l'adaptation du cadre réglementaire en matière de prélèvement kilométrique;

15<sup>o</sup> la collecte et la tenue des informations requises visées à l'article 6 de la décision du 6 octobre 2009, lesquelles doivent être mises à disposition du partenariat interrégional par les percepteurs de péages;

16<sup>o</sup> la fourniture, au Gouvernement fédéral, des informations visées au point 15<sup>o</sup>;

17<sup>o</sup> l'exécution périodique d'audits financiers et de qualité auprès des prestataires de services, en ce compris auprès du Single Service Provider;

18<sup>o</sup> la garantie de la coordination opérationnelle au sein du centre de contrôle;

19<sup>o</sup> la réception (en tant que fonction « guichet unique ») des demandes d'exonération du prélèvement kilométrique qui sont adressées à Viapass en vertu de l'article 9, § 3, l'émission d'avis relatifs à ces demandes aux Régions, la transmission de ces demandes et avis aux Régions ainsi que la distribution des décisions Régionales relatives aux demandes d'exonération au demandeur;

20<sup>o</sup> la garantie du transfert aux Régions des données d'utilisation des réseaux, reçues du Single Service Provider et dépouillées des informations liées à la vie privée, et ce en vue de la fixation d'autres politiques relatives au trafic et à la mobilité.

**Art. 20.** Compétence d'avis de Viapass

Par ailleurs, lorsque les Gouvernements des Régions le requièrent conjointement, Viapass rendra un avis sur toutes les matières qui cadrent avec son objet social.

**Art. 21.** Missions supplémentaires

Que ce soit sur proposition du conseil d'administration de Viapass ou non, les Gouvernements des Régions peuvent décider, chacun par arrêté, de compléter, dans les limites de l'objet social de Viapass tel que défini à l'article 19, § 1<sup>er</sup>, les tâches de Viapass. Un Gouvernement régional ne peut prendre l'arrêté qu'avec l'accord des autres Gouvernements régionaux.

*Section 2. — Organes, composition et fonctionnement***Art. 22.** Organes

Les organes de Viapass sont :

1° le conseil d'administration;

2° le comité de direction.

**Art. 23.** Composition du conseil d'administration

§ 1<sup>er</sup>. Viapass est dirigée par un conseil d'administration.

§ 2. Les membres du conseil d'administration sont désignés, par Région, par le Gouvernement régional concerné. Le mandat est renouvelable. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, un administrateur peut toujours être révoqué par la Région qui l'a désigné.

Le Gouvernement régional peut nommer un concessionnaire de droit privé ou de droit public en tant qu'administrateur. Dans ce cas, cette personne morale désigne parmi ses administrateurs, les membres de son comité de direction ou ses membres dirigeants contractuels ou statutaires, une personne physique en tant que représentant permanent, qui est chargé de l'accomplissement des tâches d'administrateur au nom et pour le compte de la personne morale. Ce représentant est civilement et pénalement responsable comme s'il accomplissait ses tâches en son nom propre et pour son propre compte, sans préjudice de la responsabilité de la personne qu'il représente. Cette dernière ne peut révoquer son représentant sans lui désigner concomitamment un remplaçant.

§ 3. Au maximum deux tiers des membres du conseil d'administration peuvent être du même sexe. Si des personnes morales font parties du conseil d'administration, le représentant de celles-ci détermine le sexe.

En vue d'atteindre ce quorum, les Régions, et le cas échéant le concessionnaire, se concertent avant de procéder aux désignations.

§ 4. Le mandat des membres expire le jour des élections des membres des Parlements de Communauté et de Région, ou selon le cas, par la fin de l'association. Les membres continuent à exercer leurs mandats jusqu'à leur remplacement par le Gouvernement régional concerné. Les membres qui ont été désignés avant le 25 mai 2014, continuent à exercer leurs mandats jusqu'aux prochaines élections des membres des Parlements de Communauté et de Région organisées après celles de 2014.

§ 5. Sans préjudice des dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, les membres du conseil d'administration délibèrent collégalement mais forment toutefois, pour chaque Région qui les a désignés, une seule délégation qui, au sein du Conseil d'administration, ne dispose que d'un vote. Les décisions sont prises, au sein du Conseil d'administration, par consensus.

Au sein de chacune des délégations régionales visées à l'alinéa précédent, un chef de délégation est désigné. L'un d'eux endosse la charge de président du conseil d'administration, les deux autres la charge de vice-président.

**Art. 24.** Incompatibilités

§ 1<sup>er</sup>. Le mandat de membre du conseil d'administration de Viapass est incompatible avec :

1° un mandat au Parlement européen, à la Chambre des représentants, au Sénat, au Parlement flamand, au Parlement wallon et au Parlement de Bruxelles-Capitale;

2° la fonction de Ministre ou de Secrétaire d'Etat;

3° la qualité d'organe d'administration, de membre d'un organe d'administration ou de membre du personnel d'un prestataire de services ou d'un sous-traitant du prestataire de services.

§ 2. Lorsqu'un administrateur contrevient aux dispositions du § 1<sup>er</sup>, il dispose d'un délai de trois mois pour cesser les mandats ou fonctions qui occasionnent l'incompatibilité.

Lorsque l'administrateur omet de cesser les mandats ou fonctions incompatibles, il/elle est, à l'expiration du délai fixé au premier alinéa, censé avoir renoncé de plein droit à son mandat au sein de Viapass, sans que cela ne porte préjudice à la validité des actes qu'il/elle a accomplis entre-temps ou aux délibérations auxquelles il/elle a participé entre-temps. Son remplacement est prévu conformément aux dispositions des statuts.

**Art. 25.** Compétence du conseil d'administration

Le conseil d'administration définit la politique de Viapass en sorte que l'association puisse remplir les tâches et les compétences qui lui sont attribuées et réaliser son objet social. Sans préjudice de la faculté de délégation au Comité de direction, le conseil d'administration jouit d'une plénitude de compétences et conserve un droit de regard sur les activités du comité de direction. Le conseil d'administration élabore un règlement intérieur.

**Art. 26.** Le Comité de direction

Un comité de direction est créé au sein de Viapass, composé de l'administrateur général visé à l'article 28, du président du conseil d'administration et de deux vice-présidents.

Au sein du comité de direction, il y a un équilibre linguistique de 2 néerlandophones et 2 francophones. Le président du conseil d'administration et l'administrateur général appartiennent à un rôle linguistique différent. Le mandat de membre du comité de direction est renouvelable et sa durée coïncide avec celle des membres du Conseil d'administration.

**Art. 27.** Compétence du comité de direction

§ 1<sup>er</sup>. Le comité de direction est chargé de la gestion des activités de Viapass et de la mise en œuvre des décisions du conseil d'administration.

§ 2. Le conseil d'administration définit le fonctionnement et les compétences supplémentaires du Comité de direction.

§ 3. Sans préjudice de la compétence de l'administrateur général dans les limites de la direction journalière et de la mise en œuvre prévues à l'article 28, le comité de direction représente Viapass en droit et à l'égard des tiers.



Les statuts peuvent également confier la capacité de représentation à deux membres du comité de direction, signant conjointement.

Viapass peut être représentée par un mandataire faisant valoir d'un mandat spécifique.

#### **Art. 28.** L'administrateur général

La direction journalière du personnel de Viapass et la mise en œuvre des décisions du comité de direction, ainsi que la représentation de Viapass dans ce cadre, sont confiées à un administrateur général, nommé par les trois Gouvernements régionaux, pour une période qui coïncide avec celle des membres du conseil d'administration. Il ne peut être révoqué que par les trois Gouvernements régionaux.

Les droits et obligations de l'administrateur-général sont définis dans un contrat de travail, établi conformément à la loi du 3 juillet 1978 relative au contrat de travail.

### *Section 3. — Personnel*

#### **Art. 29.** Personnel

§ 1<sup>er</sup>. Afin de remplir ses missions, Viapass dispose d'un personnel qui est engagé par le biais d'un contrat de travail.

Dans les limites des crédits disponibles, le personnel est recruté sur la base d'une description de fonction et après un appel externe aux candidats. Préalablement à l'appel externe, Viapass propose un contrat de travail ou une mise à disposition aux personnes qui, pour le compte et sur l'ordre des Régions, font partie du Project Management Office, l'entité qui accompagne la désignation du Single Service Provider.

§ 2. A la demande de Viapass, les membres du personnel des administrations des parties peuvent être mis à la disposition de ou mis en congé pour mission auprès de Viapass.

§ 3. Les membres du personnel de Viapass, ou mis à la disposition de Viapass, exercent leur fonction de manière loyale, consciencieuse et intègre. En dehors de l'exercice de leur fonction, les membres du personnel évitent tout comportement pouvant porter préjudice à la confiance du public en leur service. Ils respectent le code déontologique défini par le conseil d'administration.

#### **Art. 30.** Cadre du personnel et cadre linguistique

Sur la base du descriptif de fonctions visé par l'article 29, § 1<sup>er</sup>, le conseil d'administration établit un cadre linguistique. Le cadre du personnel mentionne, en plus de la fonction d'administrateur général, les autres fonctions au sein de Viapass.

Lors du lancement de Viapass, le nombre maximal de personnel est fixé à 13 membres, en ce compris l'administrateur général. Dans le cas où le nombre de personnel dépasserait, à un moment donné, le nombre de 18, une réflexion sera menée par le conseil d'administration sur la gestion de l'agence.

### *Section 4. — Comptabilité, contrôle budgétaire et contrôle des comptes*

#### **Art. 31.** Comptabilité

Viapass est soumise à la loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité des entreprises.

Viapass effectue sa comptabilité par année civile.

#### **Art. 32.** Contrôle budgétaire et contrôle des comptes.

Viapass est, en vertu de l'article 50 de la loi spéciale de 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, soumise au contrôle de la Cour des Comptes.

### *Section 5. — Contrôle*

#### **Art. 33.** Commissaires de Gouvernement

Viapass est soumise au contrôle du Gouvernement flamand, du Gouvernement wallon et du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce contrôle est exercé par l'intervention de trois commissaires de Gouvernement. Chaque Gouvernement régional désigne un commissaire de Gouvernement. Les commissaires de Gouvernement disposent d'un émolument uniforme déterminé conjointement par les trois Gouvernements régionaux.

#### **Art. 34.** Recours avec effet suspensif

§ 1<sup>er</sup>. Les commissaires de Gouvernement sont convoqués à toutes les réunions du conseil d'administration et du comité de direction. Ils peuvent assister à ces réunions avec voix consultative.

§ 2. Dans un délai de quatre jours francs et après une décision commune prise à cet effet par les trois commissaires de Gouvernement en tant que collège, un ou plusieurs commissaires de Gouvernement peuvent exercer un recours auprès du Gouvernement régional qui les a nommés, contre toute décision que le collège des commissaires de Gouvernement juge contraire au présent accord, aux statuts de l'association, à la loi ou à l'intérêt général.

Le recours est suspensif.

Le délai de quatre jours prend cours à partir du jour de la réunion à laquelle la décision a été prise, pour autant que les commissaires de Gouvernement y aient été régulièrement convoqués ou, dans le cas contraire, à partir du jour où ils en ont eu connaissance.

Si un ou plusieurs commissaires de Gouvernement exercent le recours visé à l'alinéa premier, le Gouvernement régional le plus diligent devant lequel le recours est pendant dispose d'un délai de trente jours prenant cours le même jour que celui visé à l'alinéa précédent pour annuler, sur avis conformes des autres Gouvernements régionaux, la décision de Viapass. Si à l'expiration de ce délai aucune annulation n'est intervenue, la décision de Viapass est définitive. Avant l'expiration de ce délai, le délai de trente jours peut être prorogé d'un nouveau délai de dix jours par décision unanime prise à ce sujet par les trois Gouvernements Régionaux.

La décision de prorogation ou d'annulation est communiquée à Viapass par lettre recommandée avec accusé de réception. Une copie est également envoyée aux trois commissaires de Gouvernement par courrier simple.

§ 3. A défaut d'une décision collégiale des trois commissaires de Gouvernement telle que visée au paragraphe 2, un ou plusieurs commissaires de Gouvernement peuvent introduire un recours suspensif tel que visé à ce même paragraphe, devant le Gouvernement Régional qui l'a nommé.

Le cas échéant, comme dans les cas où un Gouvernement régional souhaite annuler directement une décision d'un organe de Viapass, les trois Gouvernements régionaux doivent prendre une décision unanime à cet égard dans un délai de quarante-cinq jours, prorogeable de dix jours, après que le recours soit introduit par le commissaire de Gouvernement, respectivement dans un délai de quarante-cinq jours prenant cours à dater du jour où la décision litigieuse a été prise.

§ 4. Dans l'exercice de leurs missions, les commissaires de Gouvernement disposent des pouvoirs les plus étendus. Ils peuvent à tout moment et sur place consulter les livres, la correspondance, les procès-verbaux et, de manière générale, tous les documents et documents comptables de Viapass. Ils reçoivent en temps utile tous les documents ayant trait aux questions portées à l'ordre du jour du conseil d'administration et du comité de direction.

§ 5. Les commissaires du Gouvernement peuvent requérir de tous les administrateurs, membres du personnel et agents, toutes les explications ou informations et procéder à toutes les vérifications qui leur paraissent nécessaires à l'exécution de leurs missions.

§ 6. Les commissaires du Gouvernement ne peuvent ni utiliser, ni divulguer les informations dont ils ont eu connaissance dans le cadre de leurs missions si l'utilisation ou la divulgation de ces informations est de nature à porter préjudice aux intérêts de Viapass.

#### **Art. 35.** Rapport annuel d'activités

Viapass établit un rapport annuel d'activités. Ce rapport est transmis concomitamment aux trois Gouvernements Régionaux, au plus tard pour le 15 avril de l'année qui suit l'année à laquelle il se rapporte.

Chaque année, au plus tard le 15 juin, les Gouvernements régionaux feront rapport aux assemblées législatives concernées sur les activités de Viapass.

Le rapport annuel est publié au plus tard le 15 juin sur [www.viapass.be](http://www.viapass.be)

#### *Section 6. — Le financement, le budget et les comptes*

**Art. 36.** § 1<sup>er</sup>. La répartition des contributions des parties au présent accord au fonctionnement de Viapass est déterminée sur la base des principes suivants :

- le budget de Viapass est déterminé annuellement;
- pour déterminer le budget, il est tenu compte du fait que les coûts de Viapass, en raison de l'indemnité due au Single Service Provider en vertu du contrat DBFMO, peuvent être répercutés sur le percepteur de péages en application, au niveau de chaque Région, de la clé de répartition visée à l'article 14, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, du présent accord;
- la contribution des Régions dans les autres coûts de Viapass s'élève, pour l'ensemble des Régions, à maximum 1.954.909 euros. Ce montant est indexé annuellement en fonction de l'indice santé. La répartition de la contribution des Régions dans ces coûts est effectuée selon la clé de répartition suivante :
  - Flandre : 54 %;
  - Région wallonne : 40 %;
  - Région de Bruxelles-Capitale : 6 %.

§ 2. Lorsqu'une Région met des membres de son personnel à la disposition de Viapass sans que Viapass n'en supporte le coût, celui-ci est déduit par l'entité concernée du montant de sa contribution au budget de Viapass.

§ 3. Lorsque des tâches supplémentaires sont confiées à Viapass par un Gouvernement régional, l'entité demanderesse doit en assurer la responsabilité financière. Lorsque la tâche supplémentaire est confiée à Viapass sur la base d'une décision conjointe des trois Gouvernements régionaux, la clé de répartition définie au paragraphe premier est d'application.

§ 4. Le budget et les comptes, adoptés par le conseil d'administration, sont approuvés par les Ministres des Finances des trois Gouvernements Régionaux.

Le budget annuel mentionné au paragraphe premier peut être adapté par des décisions conformes des Gouvernements régionaux et pour autant que les parlements compétents approuvent cette adaptation budgétaire.

En cas de retard dans l'approbation du budget, le budget de l'année précédente est prolongé sous le régime des douzièmes provisoires.

§ 5. Une décharge est octroyée aux administrateurs, conjointement, par les Ministres des Finances de chaque Gouvernement régional.

#### *CHAPITRE IV. — Dispositions finales*

**Art. 37.** Dans le mois qui suit sa désignation, le conseil d'administration de Viapass arrête le règlement d'ordre intérieur.

**Art. 38.** Les parties prendront au plus vite toutes les mesures nécessaires requises pour l'exécution du présent accord, après l'entrée en vigueur du présent accord.

**Art. 39.** Dès que le conseil d'administration de Viapass est opérationnel, Viapass succède à tous les droits et devoirs de la Région flamande agissant en tant que pouvoir adjudicateur conjoint dans le cadre de la Convention de marché conjoint visée à l'article 1, 16<sup>o</sup>, du présent accord, en ce compris les droits et devoirs concernant les procédures en cours et futures y afférant.

**Art. 40.** Cet accord est conclu pour une durée d'au moins 12 ans et en tout cas pour la durée du contrat-DBFMO, en ce compris de sa prorogation éventuelle.

- pendant la durée de la coopération, aucun retrait n'est possible;
- au moins 12 mois avant la fin du contrat-DBFMO, les parties négocient au sujet d'une possible coopération ultérieure.

**Art. 41.** L'accord de coopération entre en vigueur le jour de la publication au *Moniteur belge* du dernier des actes d'assentiment des parties contractantes. A cet effet, les Parties prendront immédiatement les mesures nécessaires.

**Art. 42.** Afin de trancher les conflits relatifs à l'interprétation et à l'exécution du présent accord, une juridiction de coopération composée d'un représentant de chaque Région, désigné par leurs Gouvernements respectifs, est créée.

Les frais de fonctionnement de la juridiction de coopération sont pris en charge par chaque Gouvernement régional à parts égales.

La procédure devant cette juridiction se poursuit conformément aux dispositions de la loi du 23 janvier 1989 sur la juridiction visée à l'article 92bis, §§ 5 et 6, et à l'article 94, § 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Bruxelles, le 30 janvier 2014, en 3 originaux (en français et en néerlandais)

Pour la Région flamande :

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand  
et Ministre flamand de l'Economie, de la Politique extérieure, de l'Agriculture et de la Ruralité,  
K. PEETERS

Le Vice-Ministre-Président du Gouvernement flamand  
et Ministre flamand de l'Innovation, des Investissements publics, des Médias et de la Lutte contre la Pauvreté,  
Mme I. LIETEN

Le Vice-Ministre-Président du Gouvernement flamand  
et Ministre flamand de la Gouvernance publique, de l'Administration intérieure, de l'Intégration civique,  
du Tourisme et de la Périphérie flamande de Bruxelles,  
G. BOURGEOIS

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,  
Mme H. CREVITS

La Ministre flamande de l'Environnement, de la Nature et de la Culture,  
Mme J. SCHAUVLIEGE

Le Ministre flamand des Finances, du Budget, de l'Emploi, de l'Aménagement du Territoire et des Sports,  
Ph. MUYTERS

Pour la Région wallonne :

Le Ministre-Président de la Région wallonne,  
R. DEMOTTE

Le Vice-Président et Ministre wallon du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports,  
A. ANTOINE

Le Ministre wallon des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine,  
C. DI ANTONIO

Le Ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,  
Ph. HENRY

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-président de la Région de Bruxelles-Capitale et Ministre bruxellois des Pouvoirs locaux,  
de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique  
et de la Coopération au Développement et de la Statistique régionale  
R. VERVOORT

La Ministre bruxelloise de l'Energie, de l'Environnement et de la Rénovation urbaine,  
Mme E. HUYTEBROECK

Le Ministre bruxellois des Finances et du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,  
G. VANHENGEL

Le Ministre bruxellois des Travaux publics, des Transports, du Port de Bruxelles, et de l'informatique,  
B. GROUWELS

Le Secrétaire d'Etat de la Mobilité,  
de la Fonction publique, de l'Egalité des Chances et de la Simplification administrative,  
B. DE LILLE

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[2014/203268]

**30. JANUAR 2014 — Zusammenarbeitsabkommen zwischen der Flämischen Region, der Wallonischen Region und der Region Brüssel-Hauptstadt über die Einführung des Systems zur Erhebung der Kilometergebühr 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, eingefügt durch das Sondergesetz vom 16. Juli 1993, und Artikel 6, § 1, X, 1°, zuletzt abgeändert durch das Sondergesetz vom 16. Juli 1993;

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 im Jahr 2005 in Deutschland eine LKW-Kilometergebühr eingeführt worden ist;

In der Erwägung, dass neben dem System zur Erhebung einer Mautgebühr für alle Fahrzeuge auf den Autobahnen, für die eine Konzession erteilt wurde, in Frankreich demnächst eine LKW-Kilometergebühr eingeführt wird;

In der Erwägung, dass seit Anfang des Jahres 2007 im BENELUX-Rahmen regelmäßig Konzertierungen zur Förderung der Zusammenarbeit und des Informationsaustauschs in Sachen Straßenmautgebühr stattfinden;

In der Erwägung, dass sich in Ermangelung einer ähnlichen Initiative in Belgien ein erheblicher zusätzlicher Druck auf bestimmte Abschnitte des Straßennetzes der Regionen infolge der Verkehrsbewegungen sowohl zwischen den Regionen, als auch aus Richtung der benachbarten Ländern ergeben würde;

In der Erwägung, dass es angebracht ist, gerechte Mechanismen zur Anlastung der Infrastrukturkosten an die Straßenverkehrsteilnehmer einzuführen, sowie einen umweltfreundlicheren Verkehr zu fördern;

In der Erwägung, dass die Abkommen der Regionalregierungen ebenfalls eine gerechtere Besteuerung, eine nachhaltigere Mobilität und eine Verringerung der Emissionen zum Ziel haben;

In der Erwägung, dass es wünschenswert ist, dass die Regionen den juristischen Rahmen der Maßnahmen für die Straßenmautgebühren gemeinsam schaffen;

In der Erwägung, dass diese Zielsetzungen unter Beachtung der Besonderheiten einer jeden Region nur optimal erreicht werden können, wenn die drei Regionen deren Regeln in einem Zusammenarbeitsabkommen festlegen;

In der Erwägung, dass durch eine Zusammenarbeit auf belgischer Ebene, jedoch unter Beachtung der örtlichen Zuständigkeit der Regionen, Kosteneinsparungen erreicht werden können;

In der Erwägung, dass es notwendig ist, gemeinsame Maßnahmen für die drei Regionen betreffend die gleichzeitige Einführung des Systems zur Erhebung der Kilometergebühr zu treffen, um einerseits ein für den Steuerzahler transparentes System zu entwickeln und andererseits eine für die Dienstleistungserbringer ausreichend koordinierte Rechtsgrundlage zu schaffen;

In der Erwägung, dass ein einziges Abkommen eine ausreichende Garantie bietet, um auf dem gesamten belgischen Gebiet die Leitregeln zu erstellen, die anschließend von jeder Region unter Beachtung der in diesem Zusammenarbeitsabkommen festgelegten Grundsätze eingeführt werden;

Die Flämische Region, vertreten durch ihre Regierung in der Person des flämischen Minister-Präsidenten Kris Peeters, des flämischen stellvertretenden Minister-Präsidenten Ingrid Lieten, des flämischen stellvertretenden Minister-Präsidenten Geert Bourgeois, des flämischen Ministers Hilde Crevits, des flämischen Ministers Joke Schauvliege und des flämischen Ministers Philippe Muyters;

Die Wallonische Region, vertreten durch ihre Regierung in der Person des wallonischen Minister-Präsidenten Rudy Demotte, des wallonischen stellvertretenden Präsidenten und Ministers André Antoine, des wallonischen Ministers Philippe Henry und des wallonischen Ministers Carlo Di Antonio;

Die Region Brüssel-Hauptstadt, vertreten durch ihre Regierung in der Person des Minister-Präsidenten der Region Brüssel Rudy Vervoort, des Ministers der Region Brüssel-Hauptstadt Guy Vanhengel, des Ministers der Region Brüssel-Hauptstadt Evelyne Huytebroeck, des Ministers der Region Brüssel-Hauptstadt Brigitte Grouwels und des Staatssekretärs Bruno De Lille;

Die gemeinsam ihre eigenen Zuständigkeiten ausüben, haben Folgendes vereinbart:

#### KAPITEL I — *Allgemeines*

##### **Artikel 1** - Definitionen

Im Sinne des vorliegenden Zusammenarbeitsabkommens gelten folgende Definitionen:

1° Abkommen: das vorliegende Zusammenarbeitsabkommen;

2° Parteien: die Parteien des vorliegenden Zusammenarbeitsabkommens;

3° Viapass: die interregionale Partnerschaft öffentlichen Rechts, die in der Form einer Vereinigung im Sinne des Artikels 18 des vorliegenden Abkommens eingerichtet wird;

4° Konzessionär: die juristische Person öffentlichen oder privaten Rechts, der der Straßenverwalter die Verwaltung dieser Straßen oder einen Teil dieser Straßen in Konzession vergeben hat;

5° konzessionsgebundene Mautgebühr: die von einem Konzessionär öffentlichen oder privaten Rechts erhobene Kilometergebühr;

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

7° DBFMO-Vertrag: der Vertrag, den die im Namen und für Rechnung der Flämischen Region, der Wallonischen Region, der Region Brüssel-Hauptstadt und gegebenenfalls ihres Konzessionärs bzw. ihrer Konzessionäre handelnde Viapass mit dem Single Service Provider in Ausführung der in Punkt 16° genannten Vereinbarung über einen gemeinsamen Auftrag abgeschlossen hat;

8° Dienstleistungserbringer: jede von einem Mauterheber auf dessen Mautgebiet angenommene juristische Einheit, die den Benutzern einen Dienst zur Fakturierung, Erhebung und Übertragung der Kilometergebühr an die Regionen oder an die von den Letzteren bezeichneten Konzessionäre auf der Grundlage von durch eine elektronische Datenerfassungsvorrichtung erfassten Daten bietet;

9° elektronische Datenerfassungsvorrichtung: elektronisches Bordgerät, das zur Lokalisierung des Fahrzeugs bestimmt ist, in dem es sich befindet, und das mit oder ohne Hilfe eines elektronischen Ferngeräts Daten verarbeitet, um die Erfassung der zurückgelegten Kilometer oder Kilometerabschnitte, sowie die Berechnung der Kilometergebühr auf der Grundlage der erfassten zurückgelegten Entfernungen zu ermöglichen;

10° konzessionierte Straße: die Straße oder der Straßenabschnitt, deren bzw. dessen Verwaltung von ihrem bzw. seinem Verwalter in Konzession vergeben wird;

11° garantiertes Zahlungsmittel: die Zahlungsmittel, durch die der Dienstleistungserbringer auf erste Anfrage die Kilometergebühr und gegebenenfalls die dem Fahrzeughalter angerechneten Erhebungskosten ohne weitere Genehmigung des Fahrzeughalters erheben kann und ohne dass dieser die mit dem Zahlungsmittel durchgeführte Zahlung rückgängig machen kann;

12° Single Service Provider: der Dienstleistungserbringer, mit dem in Ausführung des Vertrags über die in Punkt 16° genannte Durchführung eines gemeinsamen Auftrags ein DBFMO-Vertrag abgeschlossen wird, und der den mit der Kontrolle des Systems zur Erhebung der Kilometergebühr beauftragten Regionen die ortsfesten und mobilen Kontrollvorrichtungen zur Verfügung stellt;

13° Mauterheber: ein Teil des Straßennetzes, einschließlich der Strukturen wie Tunnel, Brücken oder Fähren, für die ein Mauterheber eine Kilometergebühr erhebt oder für die eine Kilometergebühr zum Nullsatz erhoben werden kann;

14° Erklärung des Mautgebiets: die Erklärung, durch die ein Mauterheber die in Artikel 5, 2° des Beschlusses vom 6. Oktober 2009 genannten allgemeinen Bedingungen bestimmt, denen die Dienstleistungserbringer genügen müssen, um Zugang zum betreffenden Mautgebiet zu erhalten;

15° Mautrichtlinie: die 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;

16° Vereinbarung über einen gemeinsamen Auftrag: der zwischen der Flämischen Region, der Wallonischen Region, der Region Brüssel-Hauptstadt und der SOFICO abgeschlossene Vertrag 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;

17° Mauterheber: die Region, falls die Kilometergebühr als Steuer auf nicht konzessionierten Straßen erhoben wird, oder der Konzessionär, falls die Kilometergebühr als konzessionsgebundene Mautgebühr auf konzessionierten Straßen erhoben wird;

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; im Falle einer Gruppe von Gelenkfahrzeugen wird die Gebühr nur erhoben, wenn das Motorfahrzeug für die Beförderung von Gütern auf der Straße bestimmt ist;

19° Straße: die Straßen und ihre Nebenanlagen.

#### **Art. 2 - Gegenstand des Abkommens**

Das Abkommen regelt die Zusammenarbeit zwischen der Flämischen Region, der Wallonischen Region und der Region Brüssel-Hauptstadt in der Ausübung ihrer jeweiligen Zuständigkeiten in Sachen Verwaltung der Straßen und ihrer Nebenanlagen und in Sachen Festlegung der rechtlichen Regelung der Verkehrsstraßen zu Lande im Hinblick auf die Einführung eines Systems zur Erhebung einer Kilometergebühr auf dem Gebiet der drei Regionen, jede in ihrem Zuständigkeitsbereich. Die Kilometergebühr wird in den drei Regionen gleichzeitig zum ersten Mal erhoben.

Unter Beachtung der Besonderheiten einer jeden Region und der von einer jeden dieser Regionen zu verfolgenden Ziele zielt dieses Abkommen darauf ab, diese Angelegenheiten gemeinsam zu regeln oder die erforderlichen Regeln festzulegen, um die Kilometergebühr in den drei Regionen auf wirksame und rentable Weise einzuführen, zu organisieren und zu kontrollieren.

### *KAPITEL II — Einführung der Kilometergebühr*

#### **Art. 3 - Einführung der Kilometergebühr**

§ 1. Die Flämische Region, die Wallonische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt führen jede in ihrem Zuständigkeitsbereich durch Dekret oder Ordonnanz eine Kilometergebühr ein, die mit Ausnahme der bereits bestehenden konzessionsgebundenen Mautgebühren in den drei Regionen gleichzeitig und frühestens am 1. Januar 2016 fällig wird.

In diesen Dekreten und Ordonnanzen wird vorgesehen, dass die jeweiligen Regionalregierungen den Zeitpunkt festlegen, an dem die Kilometergebühr zum ersten Mal fällig wird, wobei vorausgesetzt wird, dass die Fälligkeit zu demselben Zeitpunkt und frühestens am 1. Januar 2016 beginnen muss.

§ 2. Unter Kilometergebühr ist Folgendes zu verstehen:

1° die für die Benutzung durch ein Fahrzeug einer nicht konzessionierten Straße zu zahlende Steuer

oder

2° die Gebühr, die ein Konzessionär aufgrund eines mit der Region abgeschlossenen Geschäftsführungsvertrags oder Konzessionsvertrags als Entlohnung für die Benutzung durch ein Fahrzeug einer ihm konzessionierten Straße erhebt.

#### **Art. 4 - Fälligkeit der Kilometergebühr für den Fahrzeughalter und elektronische Datenerfassungsvorrichtung**

§ 1. Die Kilometergebühr wird vom Fahrzeughalter pro Kilometer oder Kilometeranteil, der vom Fahrzeug hinterlegt wird, zu dem Zeitpunkt, an dem der Kilometer oder Kilometeranteil hinterlegt und erfasst wird, geschuldet.

Die Registrierung erfolgt mittels einer elektronischen Datenerfassungsvorrichtung.

§ 2. Jedes Fahrzeug, das nicht aufgrund des Artikels 9 von der Gebühr befreit wird, ist vor der Benutzung irgendeiner Straße zwangsläufig mit einer zu diesem Zweck zur Verfügung gestellten elektronischen Datenerfassungsvorrichtung ausgestattet. Der Fahrzeughalter schließt zu diesem Zweck den in Artikel 5 genannten Vertrag mit einem Dienstleistungserbringer ab.

§ 3. Falls aus irgendeinem Grund keine Datenerfassung vorliegt, wird die Kilometergebühr vom Fahrzeughalter in der Form eines Pauschalbetrags geschuldet. Der Betrag ist zu zahlen, wenn die Benutzung des Straßennetzes durch ein Beobachtungssystem oder durch ein Mitglied des zuständigen regionalen Personals festgestellt wird. Dieser Betrag deckt eine Benutzung von 24 Stunden, ungeachtet der Region, in der sich die Straße befindet.

§ 4. Der Fahrzeughalter ist die Person:

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

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

c) 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 dessen, was in dem vorhergehenden Absatz unter Punkt c) vorgesehen ist, wird der Fahrer des Fahrzeugs als derjenige betrachtet, der das Fahrzeug faktisch benutzt.

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

In Abweichung dessen, was im ersten Absatz, Punkte *a)* und *b)* vorgesehen ist, 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.

**Art. 5 - Erhebung, Beitreibung und Kontrolle der Kilometergebühr und Vertrag zwischen dem Fahrzeughalter und seinem Dienstleistungserbringer.**

Die Regionen erarbeiten durch Dekret oder Ordonnanz und deren Ausführungserlasse ein Erhebungs-, Beitreibungs- und Kontrollsystem, das sich unter anderem auf folgende Grundsätze stützt:

1° vor der Benutzung irgendeiner Straße schließt der Fahrzeughalter mit dem Dienstleistungserbringer seiner Wahl einen zivilrechtlichen Vertrag ab, durch den dieser ihm eine elektronische Datenerfassungsvorrichtung für sein Fahrzeug zur Verfügung stellt. Der Fahrzeughalter haftet für die Richtigkeit der von ihm gelieferten Informationen über das Fahrzeug, für das er mit dem Dienstleistungserbringer einen Vertrag abgeschlossen hat;

2° der Single Service Provider ist verpflichtet, den in Punkt 1° genannten Vertrag mit jedem Fahrzeughalter, der es bei ihm beantragt, ohne Diskriminierung abzuschließen.

3° im Rahmen dieses Vertrags erhebt der Dienstleistungserbringer im Namen und für Rechnung des Mauterhebers beim Fahrzeughalter, mit dem er einen Vertrag abgeschlossen hat, die aufgrund des Artikels 4, § 1 zu zahlende Kilometergebühr;

4° der Dienstleistungserbringer überweist dem Mauterheber die in Artikel 4, § 1 zu zahlende Gebühr;

5° die Möglichkeit für den Dienstleistungserbringer vorsehen, den Fahrzeughalter vertraglich zu verpflichten, Zahlungsmittel zu verwenden, die für einen von der Region festzulegenden Betrag garantiert sind;

6° durch den Abschluss des in Punkt 1° genannten Vertrags und solange dieser besteht und seine Erfüllung nicht ordnungsmäßig ausgesetzt und dem Mauterheber durch den Dienstleistungserbringer zugestellt wird, kann die Kilometergebühr, die der Fahrzeughalter in Anwendung des Vertrags zu zahlen hat, nur beim Dienstleistungserbringer beigetrieben werden, insofern der vom Fahrzeughalter geschuldete Betrag der Kilometergebühr festgestellt werden kann;

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

*a)* seinen Zahlungspflichten gegenüber dem Dienstleistungserbringer, wie sie durch den in Punkt 1° genannten Vertrag festgelegt wurden, nicht nachkommt;

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

*c)* die elektronische Datenerfassungsvorrichtung in einer Weise benutzt, die nicht der vom Dienstleistungserbringer zur Verfügung gestellten Gebrauchsanweisung entspricht;

*d)* es unterlässt, einen Defekt an der elektronischen Datenerfassungsvorrichtung zu melden;

*e)* die Anweisungen des Dienstleistungserbringers im Hinblick auf die Ersetzung oder Reparatur der defekten elektronischen Datenerfassungsvorrichtung nicht befolgt;

8° die zu zahlende Kilometergebühr ist unmittelbar beim Fahrzeughalter ab der in Punkt 6° genannten und an den Mauterheber gerichteten Zustellung der Aussetzung beitreibbar;

9° falls der Dienstleistungserbringer die in Punkt 6° genannte Kilometergebühr nicht überweist oder nur einen Teil davon überweist, wird der ausstehende Restbetrag durch ein Zwangsverfahren oder gegebenenfalls vor Gerichtshöfen und Gerichten beigetrieben, unter der Voraussetzung, dass der Mauterheber je nach Fall insgesamt oder teilweise entweder aufgrund des mit dem Dienstleistungserbringer abgeschlossenen Vertrags, oder aufgrund des DBFMO-Vertrags mit dem Single Service Provider für den nicht überwiesenen oder nur teilweise überwiesenen Betrag keinen Ausgleich erhalten hat;

10° in Anwendung des Vertikalitätsprinzips ist jede Region zuständig, um die Erhebung der Kilometergebühr auf ihrem Gebiet unbeschadet des durch das vorliegende Abkommen vorgesehenen gegenseitigen Rechtsbeistands zu kontrollieren.

**Art. 6 - Tarifermittlungsmethode für die Kilometergebühr als konzessionsgebundene Mautgebühr**

§ 1. Der Tarif der Kilometergebühr wird gemäß den Bestimmungen der Mautrichtlinie aufgestellt.

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

$$\Sigma TW \times KW$$

W

wobei:

1° TW - der in § 3 genannte Tarif, ausschließlich MwSt, der auf die Benutzung einer in § 3, 3° genannten Straßenkategorie anwendbar ist;

2° KW = die in § 4 genannte Anzahl Kilometer oder Kilometeranteile, die für die Benutzung einer in § 3, 3° des vorliegenden Artikels genannten Straßenkategorie in Rechnung gestellt wird;

3° W = die in § 3, 3° genannten Straßenkategorien.

§ 3. Der in Eurocents ausgedrückte TW-Tarif wird folgendermaßen festgelegt:

$$TW = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN)$$

wobei:

1° F = Faktor, der für die in Punkt 3° genannten Straßenkategorien 1, und für alle anderen Straßenkategorien 0 entspricht.

2° BT - Grundtarif für die Kilometergebühr.

3° A = Variation je nach der Straßenkategorie W zum Tarif über null Cents.

Die zu unterscheidenden Straßenkategorien sind:

- Autobahnen und Autobahnringe;

- andere regionale Straßen mit einem Steuersatz von mehr als null Cents.

Die Straßen, die zu der einen oder anderen dieser Straßenkategorien gehören, werden durch oder aufgrund von Dekreten oder Ordonnanzen bezeichnet;

4° G = Variation je nach der Gewichtskategorie des Fahrzeugs, die sich durch folgende Kategorien unterscheidet:

- Zulässige Höchstmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis einschließlich 12 Tonnen;
- Zulässige Höchstmasse von mehr als 12 Tonnen bis einschließlich 32 Tonnen;
- Zulässige Höchstmasse von mehr als 32 Tonnen.

5° EN = Variation je nach der Emissionskategorie (EURO).

6° a, b und c = Faktoren, die den Wert A, G und EN bestimmen.

Wenn F dem Wert 1 entspricht, darf der Tarif nie weniger als null Eurocents betragen.

§ 4. Die in § 2 zu berücksichtigende Anzahl KW Kilometer wird gemäß folgender Formel bestimmt:

$$Kw = KM \times C$$

wobei:

1° KM = die pro Kalendertag erfasste Anzahl Kilometer, die auf den in § 3, 3° genannten Straßenkategorien hinterlegt wurden;

2° C = der zum Ausgleich der Ungenauigkeiten der Erfassung angewandte Korrekturfaktor mit einem Wert von 0,985.

**Art. 7 - Tarifierungsmethode für die Kilometergebühr als Steuer**

§ 1. Der Tarif der Kilometergebühr wird gemäß den Bestimmungen der Mautrichtlinie aufgestellt.

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

$$\frac{\sum TW \times KW}{W}$$

W

wobei:

1° TW - der in § 3 genannte Tarif, der auf die Benutzung einer in § 3, 3° genannten Straßenkategorie anwendbar ist;

2° KW = die in § 4 genannte Anzahl Kilometer oder Kilometeranteile, die für die Benutzung einer in § 3, 3° des vorliegenden Artikels genannten Straßenkategorie in Rechnung gestellt wird;

3° W = die in § 3, 3° genannten Straßenkategorien.

§ 3. Der in Eurocents ausgedrückte TW-Tarif wird folgendermaßen festgelegt:

$$TW = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN + Ex)$$

wobei:

1° F = Faktor, der für die in Punkt 3° genannten Straßenkategorien 1, und für alle anderen Straßenkategorien 0 entspricht.

2° BT = Grundtarif für die Kilometergebühr;

3° A = Variation je nach der Straßenkategorie W zum Tarif über null.

Die zu unterscheidenden Straßenkategorien sind:

- Autobahnen und Autobahnringe;
- andere regionale Straßen mit einem Steuersatz von mehr als null Cents;
- Gemeindestraßen mit einem Steuersatz von mehr als null Cents.

Die Straßen, die zu der einen oder anderen dieser Straßenkategorien gehören, werden durch oder aufgrund von Dekreten oder Ordonnanzen en bezeichnet;

4° G = Variation je nach der Gewichtskategorie des Fahrzeugs, die sich durch folgende Kategorien unterscheidet:

- Zulässige Höchstmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis einschließlich 12 Tonnen;
- Zulässige Höchstmasse von mehr als 12 Tonnen bis einschließlich 32 Tonnen;
- Zulässige Höchstmasse von mehr als 32 Tonnen.

5° EN = Variation je nach der Emissionskategorie (EURO).

6° a, b und c = Faktoren, die den Wert A, G und EN bestimmen.

Wenn F dem Wert 1 entspricht, darf der Tarif nie weniger als null Eurocents betragen.

7° EX = Zuschlag, der je nach den vom Fahrzeug verursachten externen Kosten geschuldet wird.

Die Tarife unterliegen dem Index der Verbraucherpreise und der technologischen Entwicklung.

§ 4. Die in § 2 zu berücksichtigende Anzahl KW Kilometer wird gemäß folgender Formel bestimmt:

$$KW = KM \times C$$

wobei:

1° KM = die pro Kalendertag erfasste Anzahl Kilometer, die auf den in § 3, 3° genannten Straßenkategorien hinterlegt wurden;

2° C = der zum Ausgleich der Ungenauigkeiten der Erfassung angewandte Korrekturfaktor mit einem Wert von 0,985.

**Art. 8 - Tarifänderungen**

Die von einer Region vorgenommenen Tarifänderungen müssen den anderen Regionen mindestens vier Monate vor dem Inkrafttreten dieser Änderungen zugestellt werden. Während des ersten Jahres, in dem die Kilometergebühr eingeführt ist, beläuft sich diese Frist nur auf einen Monat.

**Art. 9 - Befreiungen**

§ 1. Von der Kilometergebühr werden befreit:

1° die ausschließlich für und durch die Verteidigung, den Zivilschutz, die Feuerwehr- und Polizeidienste benutzten Fahrzeuge, die als solche zu erkennen sind;

2° die speziell und ausschließlich zu medizinischen Zwecken ausgerüsteten Fahrzeuge, die als solche zu erkennen sind;

3° die Fahrzeuge, die nur manchmal auf der öffentlichen Straße benutzt werden und die ausschließlich für die Landwirtschaft, den Gartenbau, die Aquakultur und die Forstwirtschaft benutzt werden.

§ 2. Der Fahrzeughalter, der eine Befreiung beantragt, kann diese nur erhalten oder bewahren, wenn er nachweist, dass er die Befreiungsbedingungen erfüllt.

§ 3. Der Halter eines in Paragraph 1 genannten Fahrzeugs richtet seinen Befreiungsantrag an die Region, in der die juristische oder natürliche Person, unter deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist oder sein muss, ihren Sitz hat. Für die anderen in Paragraph 1 genannten Fahrzeuge richtet der Halter seinen Befreiungsantrag an Viapass. Viapass übermittelt den Antrag der zuerst handelnden Region, die über den Antrag befindet.

Jede Region sorgt dafür, Viapass unverzüglich alle aufgrund des vorhergehenden Absatzes gefassten Befreiungsbeschlüsse zu übermitteln.

Die Fahrzeuge, für die eine Region eine Befreiung aufgrund des vorhergehenden Absatzes gewährt, werden von den anderen Regionen von Rechts wegen befreit.

§ 4. Eine Region kann nach Absprache mit den anderen Regionen zusätzliche Befreiungen einführen. Die Änderung tritt frühestens vier Monate nach ihrer Zustellung an die anderen Regionen in Kraft.

Jede Region sorgt dafür, Viapass unverzüglich alle aufgrund des vorhergehenden Absatzes gefassten Befreiungsbeschlüsse zu übermitteln.

#### **Art. 10 - Verzicht auf die Erhebung der Eurovignette**

Um der in Artikel 3 des am 9. Februar 1994 zwischen den Regierungen des Königreichs Belgien, des Königreichs Dänemark, der Bundesrepublik Deutschland, des Großherzogtums Luxemburg und des Königreichs der Niederlande unterzeichneten Übereinkommens über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen genannten Erhebung gemeinsamer Benutzungsgebühren ein Ende zu setzen, fordern die Regierungen der drei Regionen den König gleichzeitig auf, den Verwahrer des Übereinkommens, gemäß Artikel 17, 2° des Übereinkommens, schriftlich davon in Kenntnis zu setzen, dass, was Belgien betrifft, auf die Erhebung der Eurovignette verzichtet wird.

#### **Art. 11 - Informationsaustausch und Amtshilfe betreffend die Beitreibung der Gebühr**

§ 1. Die zuständigen Behörden der Parteien und 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 für die Anwendung der regionalen Regelung über die Kilometergebühr ungeachtet der Art oder Bezeichnung dieser Gebühr voraussichtlich erheblich sind.

Die von einer Partei aufgrund des vorhergehenden Absatzes erhaltenen Informationen werden unter Berücksichtigung des Grundsatzes der administrativen Transparenz auf die gleiche Weise geheimgehalten wie die Informationen, die in Anwendung der betreffenden regionalen Regelung erhalten werden. Diese Informationen werden nur den Personen oder Behörden (einschließlich der Gerichte und Verwaltungsorgane) übermittelt, die von der Erhebung oder Beitreibung der in dem vorherigen Absatz erwähnten Gebühr, von der Vollstreckung oder Strafverfolgung betreffend diese Gebühr, von den Beschlüssen über die Einsprüche bezüglich dieser Gebühr oder von der Kontrolle alles Vorerwähnten betroffen sind. Diese Personen oder Behörden verwenden diese Informationen nur zu diesen Zwecken. Sie können diese Informationen im Laufe von öffentlichen Gerichtsverhandlungen oder in Gerichtsurteilen bekanntgeben.

Die Bestimmungen des ersten und zweiten Absatzes sind ebenfalls auf den Austausch und die Benutzung von Informationen anwendbar, die für die Anwendung oder Durchführung der Regelung über die Verkehrssteuer und die Inbetriebsetzungssteuer auf die Kraftfahrzeuge voraussichtlich erheblich sind.

§ 2. Die Vertragsparteien leisten einander spontan Amtshilfe für die Beitreibung der Kilometergebühr und gegebenenfalls für die administrativen Geldbußen.

Viapass regelt die Koordinierung dieser gegenseitigen Amtshilfe.

Falls die Kilometergebühr in einer Region in Anwendung der Gesetzgebung dieser Region geschuldet wird, erklärt sich die für die Kontrolle zuständige Behörde einer anderen Region bereit, die Kilometergebühr und gegebenenfalls die administrative Geldbuße auf Anfrage der für die Kontrolle zuständigen Behörde der ersten Region für Rechnung dieser Region gemäß den Bestimmungen ihrer die Kontrolle der Kilometergebühr regelnden Vorschriften zeitweilig in Verwaltung zu nehmen.

#### **Art. 12 - Überweisung der Einnahmen der Kilometergebühr**

Der Dienstleistungserbringer muss dem je nach seiner Lokalisierung betroffenen Mauterheber die von dem Fahrzeughalter aufgrund des Artikels 4, § 1 zu zahlende Kilometergebühr überweisen.

Die Kilometergebühr und die dadurch entstandenen eventuellen Zinsen sind an dem Ort lokalisiert, an dem der zurückgelegte Kilometer oder der zurückgelegte Kilometeranteil von dem elektronischen Datenerfassungsvorrichtung registriert worden ist.

Es kann keine Garantie, in welcher Form auch immer, auf die Beträge festgelegt werden, die ein Dienstleistungserbringer vom Fahrzeughalter für die Zahlung der Kilometergebühr erhält.

#### **Art. 13 - Übertragung der Einnahmen der Kilometergebühr in der Form eines Pauschalbetrags und administrative Geldbußen**

§ 1. Wenn die Kilometergebühr in Ermangelung einer Erfassung in der Form eines in Artikel 4, § 3 des vorliegenden Abkommens erwähnten Pauschalbetrags zu zahlen ist, werden die Einnahmen nach dem in Artikel 14, § 1, Absatz 2 festgelegten Verteilungsschlüssel geteilt.

§ 2. Wenn eine Region eine Kontrolle vornimmt, fallen die Einnahmen der administrativen Geldbuße, zu der die Kontrolle Anlass gibt, der Region zu, die die administrative Geldbuße auferlegt und beigetrieben hat.

#### **Art. 14 - Beitrag der Regionen zu der dem Single Service Provider zu zahlenden Entschädigung für die Zurverfügungstellung, zu der eventuellen Meilensteinzahlung und zu den spezifischen regionalen Kosten für Kontrollfahrzeuge und das Kontrollpersonal**

§ 1. Unbeschadet der eventuellen vertraglichen Vereinbarungen zwischen einer Region und ihren Konzessionären wird der Beitrag einer jeden Region zur Entschädigung für die Zurverfügungstellung, einschließlich der eventuellen Meilensteinzahlung, die Viapass dem Single Service Provider aufgrund des DBFMO-Vertrags schuldet, nach einem festen Verteilungsschlüssel berechnet.

Dieser Verteilungsschlüssel wird anfänglich auf der Grundlage des Anteils, den jede Region in der eingeschätzten Anzahl der von den in Artikel 1, 18° erwähnten Fahrzeugen zurückgelegten Kilometer vertritt, folgendermaßen festgelegt:

- Flämische Region: 62,20%;
- Region Brüssel-Hauptstadt: 2,18%;
- Wallonische Region: 35,62%.



§ 2. Unbeschadet des im vorhergehenden Paragraphen festgelegten Verteilungsschlüssels, der gegenüber dem Single Service Provider unverändert angewandt bleibt, wird der Verteilungsschlüssel für die gegenseitigen Beziehungen der Regionen alle vier Jahre angepasst. Zu diesem Zweck bestimmt Viapass alle vier Jahre die im Vorjahr tatsächlich zurückgelegten Kilometer, und zwar um den im ersten Paragraphen angegebenen Prozentsatz zu berechnen.

§ 3. Jede Region trägt selbst die Kosten in Verbindung mit den Kontrollfahrzeugen und dem Kontrollpersonal, die erforderlich sind oder die auf Antrag und je nach den Bedürfnissen einer jeden Region benutzt werden. Der im ersten Paragraphen angegebene Verteilungsschlüssel ist nicht auf die Kosten anwendbar, von denen in dem vorliegenden Paragraphen die Rede ist, auch wenn diese Kosten zur Entschädigung für die Zurverfügungstellung gehören.

**Art. 15 - Verpflichtung zur durchgehenden Zahlung**

Jede Region sieht in einem Dekret oder in einer Ordonnanz eine Verpflichtung zur durchgehenden Zahlung vor, durch die die Region sich für die Zahlung aller von Viapass an den Single Service Provider aufgrund des DBFMO-Vertrags zu zahlenden Beträge verbürgt, wenn Viapass während der Dauer des Vertrags aus irgendeinem Grund diese Zahlung nicht (mehr) selbst sicherstellen konnte.

Die im vorhergehenden Absatz erwähnte Verpflichtung zur durchgehenden Zahlung beschränkt sich auf den Anteil dieser Region in den im vorhergehenden Absatz erwähnten Beträgen, der gemäß dem in Artikel 14, § 1, Absatz 2 festgelegten Verteilungsschlüssel berechnet wird.

**Art. 16 - Anrechnung der Geldbußen und Reduzierungen in Anwendung des DBFMO-Vertrags**

§ 1. Wenn ein Betrag auf der Grundlage des DBFMO-Vertrags den dem Single Service Provider im Rahmen des DBFMO-Vertrags zu zahlenden Entschädigungen angerechnet wird, zum Beispiel infolge der Anwendung der Strafpunkte, der Reduzierungen von Dienstleistungen, der Reduzierungen der Zurverfügungstellung, der Malusse usw., fallen die daraus entstehenden Einnahmen der Region zu, auf deren Gebiet die Gegebenheit, der Vorfall oder der Faktor, der Anlass zu diesem anzurechnenden Betrag gegeben hat, sich ereignet hat. Die Regelung dieser Einnahmen erfolgt unter den Regionen und beeinträchtigt keineswegs die Zahlung der Entschädigung für die Zurverfügungstellung auf der Grundlage des in Artikel 14, § 1, Absatz 2 festgelegten Verteilungsschlüssels.

In allen anderen Fällen fallen die im vorhergehenden Absatz genannten Einnahmen den Regionen nach dem in Artikel 14, § 1, Absatz 2 festgelegten Verteilungsschlüssel zu.

**Art. 17 - Anrechnung der Bonusse**

Der dem Single Service Provider gemäß dem DBFMO-Vertrag zusätzlich zur Entschädigung für die Zurverfügungstellung zu zahlende Bonus wird von derjenigen Region zurückerstattet, die die Dienstleistung erhält, die höher als die im DBFMO-Vertrag festgelegte Dienstleistungsnorm ist. Die Regelung dieses Bonus erfolgt unter den Regionen und beeinträchtigt keineswegs die Zahlung der Entschädigung für die Zurverfügungstellung auf der Grundlage des in Artikel 14, § 1, Absatz 2 festgelegten Verteilungsschlüssels.

Wenn der Gewinn einer derartigen zusätzlichen Dienstleistung nicht einer oder mehreren Regionen auf der Grundlage des Kriteriums der Lokalisierung, insbesondere des Ortes, an dem die zusätzliche Dienstleistung durchgeführt wurde, angerechnet werden kann, trägt jede Region nach dem in Artikel 14, § 1, Absatz 2 festgelegten Verteilungsschlüssel zum Bonus bei, der dem Single Service Provider zu zahlen ist.

KAPITEL III — Bildung einer interregionalen Partnerschaft öffentlichen Rechts genannt Viapass

*Abschnitt 1 — Bildung von Viapass*

**Art. 18 - Bildung, Rechtsform und Gesellschaftskapital**

§ 1. Die Flämische Region, die Wallonische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt gründen eine gemeinsame Einrichtung, wie sie in Artikel 92bis, § 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 erwähnt wird, genannt "Viapass". Diese Einrichtung, die über die Rechtspersönlichkeit verfügt, nimmt als interregionaler Partner die Rechtspersönlichkeit einer Vereinigung öffentlichen Rechts an, die mit einer Aufgabe beauftragt ist, deren Merkmale durch und aufgrund der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens festgelegt sind.

Die Regierungen der Regionen bestimmen gemeinsam die ersten Satzungen von Viapass. Die später in den Satzungen vorgenommenen Änderungen werden vom Verwaltungsrat von Viapass unter Einhaltung der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens verabschiedet und müssen von jeder Regionalregierung genehmigt werden. Die Satzungen, sowie die dort vorgenommenen Änderungen werden im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht.

§ 2. Die Verpflichtungen von Viapass sind nicht gewerblicher Art. Die Handlungen von Viapass sind keine gewerblichen Handlungen.

§ 3. Viapass unterliegt weder den Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Januar 2009 über die Kontinuität der Unternehmen, noch denjenigen des Konkursgesetzes vom 8. August 1997.

§ 4. Nur die Regionen sind Mitglieder der Vereinigung.

Das Kapital der Vereinigung beläuft sich auf 498.000 Euro. Dieser Betrag wird zum Zeitpunkt der Gründung von Viapass durch die Flämische Region, die Wallonische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt vollständig freigegeben; jede Einheit trägt dazu zu einem Drittel bei.

Die in Artikel 23, § 2, Absatz 2 genannten Konzessionäre können zu dem Teil des in dem vorhergehenden Absatz genannten Kapitals der Region beitragen, die sie bezeichnet hat, ohne dass sie dadurch Mitglieder der Vereinigung werden.

**Art. 19 - Gesellschaftszweck, Aufgaben und Zuständigkeiten**

§ 1. Der Gesellschaftszweck von Viapass besteht darin, die Zusammenarbeit, Koordinierung und Konzertierung zwischen den Regionen zu gewährleisten, um die in den Kapiteln II und III des vorliegenden Abkommens angegebenen Ziele zu erreichen.

§ 2. Um die im vorhergehenden Paragraphen des vorliegenden Abkommens erwähnte Aufgabe der Zusammenarbeit und der Koordinierung durchführen zu können, ist Viapass damit beauftragt, im Rahmen der in Artikel 1, 16° des vorliegenden Abkommens genannten Vereinbarung über einen gemeinsamen Auftrag und nach Wettbewerbsauftrag im Namen und für Rechnung der Regionen und gegebenenfalls ihres(ihrer) Konzessionärs(e) einen DBFMO-Vertrag mit einem Single Service Provider zwecks der Erhebung der Kilometergebühr jeweils auf den nicht konzessionierten oder konzessionierten Straßen abzuschließen.

§ 3. Außerdem erfüllt Viapass auf alle Fälle folgende Aufgaben und Zuständigkeiten:

1° die Registrierung der auf dem Gebiet einer der Regionen niedergelassenen Dienstleistungserbringer, wenn diese die in Artikel 3 des Beschlusses vom 6. Oktober 2009 angegebenen Bedingungen erfüllen, einschließlich des Besitzes der

in Artikel 3, *b*) dieses Beschlusses genannten und in dessen Anlage IV beschriebenen Bescheinigung über die Konformität der Bestandteile der Interoperabilität, oder solange das Register vom Föderalstaat verwaltet wird, sich vergewissern, dass die Regionen in dieser Registrierung einbezogen sind;

2° die Aushändigung von Gutachten an die Mauterheber - unter Berücksichtigung der in Artikel 5 des Beschlusses vom 6. Oktober 2009 genannten allgemeinen Bedingungen, so wie sie im Mautbuchungsnachweis enthalten sind - betreffend die Dienstleistungsverträge, die von diesen Dienstleistungserbringern, mit Ausnahme des Single Service Provider, mit den Mauterhebern abzuschließen sind;

3° die Aktualisierung der Liste der als gesperrt erklärten Bordgeräte, wie sie in Artikel 7, Absatz 3 des Beschlusses vom 6. Oktober 2009 erwähnt werden;

4° die Leitung, Überwachung, Anpassung, Kontrolle und Bestrafung als gemeinsamer öffentlicher Auftraggeber des Single Service Provider;

5° die Zahlung der im DBFMO-Vertrag vorgesehenen Entschädigungen an den Single Service Provider;

6° die Ausübung einer Kontrolle über die Übertragung der Einnahmen der erhobenen Gebühren durch den Single Service Provider an die Mauterheber;

7° die Überwachung, Anpassung und Kontrolle der anderen Dienstleistungserbringer;

8° die Berechnung der Entschädigung, die den anderen Dienstleistungserbringern als dem Single Service Provider zu zahlen ist;

9° die Ausübung einer Kontrolle über die Überweisung durch die anderen Dienstleistungserbringer als dem Single Service Provider der aufgrund des Artikels 4, § 1 an die Mauterheber zu zahlenden Gebühr;

10° die Bezeichnung einer unabhängigen Vermittlungsstelle im Sinne von Artikel 10 des Beschlusses vom 6. Oktober 2009;

11° die Garantie einer aktiven gemeinsamen Kommunikation gegenüber den Benutzern und den Beteiligten;

12° die Überwachung und Berücksichtigung technologischer Innovationen und Entwicklungen für andere Dienste mit Zusatznutzen, die Dienstleistungserbringer Benutzern anbieten;

13° die Zurverfügungstellung von Informationen und den Informationsaustausch zugunsten der regionalen Konzertierung betreffend die Anpassung der Verkehrsflüsse, unter anderem durch die Einleitung und dauerhafte Durchführung einer Kommunikationskampagne, die eine gemeinsame Webseite enthält ([www.viapass.be](http://www.viapass.be));

14° die Erleichterung der Konzertierung zwischen den Regionen betreffend die Durchführung und Anpassung des gesetzlichen Rahmens in Sachen Kilometergebühr;

15° die Sammlung und Aktualisierung der in Artikel 6 des Beschlusses vom 6. Oktober 2009 erwähnten erforderlichen Informationen, die die Mauterheber dem interregionalen Partner zur Verfügung stellen müssen;

16° die Übermittlung an die föderale Regierung der in Punkt 15° erwähnten Informationen;

17° die regelmäßige Durchführung von Finanz- und Qualitätskontrollen bei den Dienstleistungserbringern, einschließlich beim Single Service Provider;

18° die Gewährleistung der operativen Koordination innerhalb des Kontrollzentrums;

19° den Empfang (als "zentrale Anlaufstelle") der aufgrund des Artikels 9, § 3 an Viapass gerichteten Anträge auf Befreiung von der Kilometergebühr, die Abgabe von Gutachten bezüglich dieser Anträge an die Regionen, die Übermittlung dieser Anträge und Gutachten an die Regionen sowie die Verteilung der regionalen Beschlüsse bezüglich der Anträge auf Befreiung an den Antragsteller;

20° die Sicherstellung der Übertragung an die Regionen der Benutzungsdaten der Netze, die der Single Service Provider erhalten hat und aus denen die Informationen in Verbindung mit der Privatsphäre entfernt wurden, und zwar im Hinblick auf die Festlegung anderer politischer Maßnahmen bezüglich des Verkehrs und der Mobilität.

#### **Art. 20 - Begutachtungszuständigkeit von Viapass**

Wenn die Regierungen und die Regionen es gemeinsam beantragen, gibt Viapass ein Gutachten über alle Angelegenheiten ab, die sich in den Rahmen ihres Gesellschaftszwecks einfügen.

#### **Art. 21 - Zusätzliche Aufgaben**

Auf Vorschlag des Verwaltungsrats von Viapass oder nicht können die Regierungen der Regionen jede durch Erlass beschließen, im Rahmen des in Artikel 19, § 1 festgelegten Gesellschaftszwecks von Viapass die Aufgaben von Viapass zu ergänzen. Eine Regionalregierung kann einen Erlass nur mit dem Einverständnis der anderen Regionalregierungen verabschieden.

### *Abschnitt 2 — Organe, Zusammensetzung und Arbeitsweise*

#### **Art. 22 - Organe**

Die Organe von Viapass sind:

1° der Verwaltungsrat;

2° der Direktionsausschuss.

#### **Art. 23 - Zusammensetzung des Verwaltungsrats**

§ 1. Viapass wird von einem Verwaltungsrat geleitet.

§ 2. Die Mitglieder des Verwaltungsrats werden per Region von der betreffenden Regionalregierung benannt. Das Mandat ist erneuerbar. Unbeschadet der Bestimmungen des Paragraphen 4 kann ein Verwaltungsratsmitglied jederzeit von der Region, die es benannt hat, seines Amtes enthoben werden.

Die Regionalregierung kann einen Konzessionär privaten Rechts oder öffentlichen Rechts als Verwaltungsratsmitglied ernennen. In diesem Fall bezeichnet diese juristische Person unter seinen Verwaltungsratsmitgliedern, den Mitgliedern seines Direktionsausschusses oder seinen vertraglichen oder statutarischen leitenden Mitgliedern eine natürliche Person als ständigen Vertreter, der mit der Erfüllung der Verwaltungsaufgaben im Namen und für Rechnung der juristischen Person beauftragt ist. Dieser Vertreter ist zivilrechtlich und strafrechtlich verantwortlich, als würde er seine Aufgaben in seinem eigenen Namen und für eigene Rechnung unbeschadet der Verantwortung der von ihm vertretenen Person erfüllen. Letztere kann ihren Stellvertreter nicht seines Amtes entheben, ohne gleichzeitig einen Nachfolger für ihn zu ernennen.

§ 3. Höchstens zwei Drittel der Mitglieder des Verwaltungsrates dürfen gleichen Geschlechts sein. Wenn juristische Personen zum Verwaltungsrat gehören, bestimmt deren Vertreter das Geschlecht.

Um dieses Quorum zu erreichen, beraten die Regionen und gegebenenfalls der Konzessionär miteinander, bevor sie die Benennungen vornehmen.

§ 4. Das Mandat der Mitglieder läuft am Tag der Wahl der Mitglieder der Parlamente der Gemeinschaften und der Regionen oder je nach Fall durch das Ende der Vereinigung ab. Die Mitglieder üben weiterhin ihr Mandat aus, bis sie durch die betroffene Regionalregierung ersetzt werden. Die Mitglieder, die vor dem 25. Mai 2014 benannt wurden, üben ihre Mandate weiterhin bis zu den nächsten Wahlen der Mitglieder der Parlamente der Gemeinschaften und der Regionen aus, die nach denjenigen des Jahres 2014 organisiert sind.

§ 5. Unbeschadet der Bestimmungen der Paragraphen 1 und 2 beraten die Mitglieder des Verwaltungsrates auf kollegiale Weise, bilden jedoch für jede Region, die sie benannt hat, eine einzige Vertretung, die innerhalb des Verwaltungsrates nur über eine Stimme verfügt. Die Beschlüsse werden innerhalb des Verwaltungsrates durch Konsens gefasst.

Innerhalb einer jeden der im vorhergehenden Absatz erwähnten Regionalvertretung wird ein Delegationsleiter bezeichnet. Einer von ihnen übernimmt die Aufgabe des Vorsitzenden des Verwaltungsrates, die beiden anderen übernehmen die Aufgabe des stellvertretenden Vorsitzenden.

#### **Art. 24 - Unvereinbarkeiten**

§ 1. Das Mandat des Verwaltungsratsmitglieds von Viapass ist unvereinbar mit:

1° einem Mandat im europäischen Parlament, in der Abgeordnetenkammer, im Senat, im flämischen Parlament, im wallonischen Parlament und im Parlament von Brüssel-Hauptstadt;

2° der Funktion des Ministers oder Staatssekretärs;

3° der Eigenschaft eines Verwaltungsorgans, eines Mitglieds eines Verwaltungsorgans oder eines Mitglieds des Personals eines Dienstleistungserbringers oder eines Untervertragnehmers des Dienstleistungserbringers.

§ 2. Wenn ein Verwaltungsratsmitglied gegen die Bestimmungen des § 1 verstößt, verfügt er über eine Frist von drei Monaten, um den Mandaten oder Funktionen, die Ursache der Unvereinbarkeit sind, ein Ende zu setzen.

Wenn ein Verwaltungsratsmitglied es unterlässt, den unvereinbaren Mandaten oder Funktionen ein Ende zu setzen, wird davon ausgegangen, dass er/sie nach Ablauf der im ersten Absatz festgelegten Frist von Rechts wegen auf sein/ihr Mandat innerhalb von Viapass verzichtet hat, ohne dass dies die Gültigkeit der Handlungen, die er/sie in der Zwischenzeit ausgeführt hat oder die Beschlüsse, an denen er in der Zwischenzeit teilgenommen hat, beeinträchtigt. Seine/ihre Ersetzung ist gemäß den Bestimmungen der Satzungen vorgesehen.

#### **Art. 25 - Zuständigkeit des Verwaltungsrates**

Der Verwaltungsrat bestimmt die Politik von Viapass derart, dass die Vereinigung ihre Aufgaben und die ihr zugeteilten Zuständigkeiten erfüllen und ihren Gesellschaftszweck verwirklichen kann. Unbeschadet der Möglichkeit, die Vollmachten auf den Direktionsausschuss zu übertragen, verfügt der Verwaltungsrat über den vollen Umfang seiner Befugnisse und behält ein Recht auf Einsicht in alle Tätigkeiten des Direktionsausschusses. Der Verwaltungsrat erstellt eine Geschäftsordnung.

#### **Art. 26 - Direktionsausschuss**

Es wird ein Direktionsausschuss innerhalb von Viapass gegründet, der sich aus dem in Artikel 28 erwähnten Generalverwalter, dem Vorsitzenden des Verwaltungsrates und zwei stellvertretenden Vorsitzenden zusammensetzt.

Innerhalb des Direktionsausschusses besteht ein sprachliches Gleichgewicht mit 2 Niederländischsprachigen und 2 Französischsprachigen. Der Vorsitzende des Verwaltungsrates und der Generalverwalter gehören einer unterschiedlichen Sprachgruppe an. Das Mandat als Mitglied des Direktionsausschusses ist erneuerbar und seine Dauer stimmt mit derjenigen der Verwaltungsratsmitglieder ein.

#### **Art. 27 - Zuständigkeit des Direktionsausschusses**

§ 1. Der Direktionsausschuss wird mit der Führung der Tätigkeiten von Viapass und mit der Durchführung der Beschlüsse des Verwaltungsrates beauftragt.

§ 2. Der Verwaltungsrat bestimmt die Arbeitsweise und die zusätzlichen Zuständigkeiten des Direktionsausschusses.

§ 3. Unbeschadet der Zuständigkeit des Generalverwalters im Rahmen der täglichen Führung und Durchführung, die in Artikel 28 vorgesehen sind, vertritt der Direktionsausschuss Viapass rechtlich und gegenüber Dritten. Die Satzungen können die Vertretungsbefugnisse zwei Mitgliedern des Direktionsausschusses anvertrauen, die gemeinsam unterzeichnen.

Viapass kann durch einen Mandatsträger vertreten werden, der ein spezifisches Mandat geltend macht.

**Art. 28 - Generalverwalter**

Die tägliche Führung des Personals von Viapass und die Durchführung der Beschlüsse des Direktionsausschusses, sowie die Vertretung von Viapass in diesem Rahmen werden dem Generalverwalter anvertraut, der von den drei Regionalregierungen für einen Zeitraum ernannt wird, der mit demjenigen der Verwaltungsratsmitglieder übereinstimmt. Er kann nur durch die drei Regionalregierungen seines Amtes enthoben werden.

Die Rechte und Pflichten des Generalverwalters werden in einem Arbeitsvertrag festgelegt, der gemäß dem Gesetz vom 3. Juli 1978 über die Arbeitsverträge erstellt wird.

*Abschnitt 3 — Personal***Art. 29 - Personal**

§ 1. Um ihre Aufgaben zu erfüllen, verfügt Viapass über Personal, das über einen Arbeitsvertrag angestellt wird.

Im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel wird das Personal auf der Grundlage einer Funktionsbeschreibung und nach einem externen Bewerbungsauftrag angeworben. Vor dem externen Aufruf schlägt Viapass denjenigen Personen einen Arbeitsvertrag oder eine Zurverfügungstellung vor, die für Rechnung und auf Anordnung der Regionen zum Project Management Office gehören, die Einheit, die die Bezeichnung des Single Service Provider begleitet.

§ 2. Auf Antrag von Viapass können die Personalmitglieder der Verwaltungen der Parteien für die Aufgabe bei Viapass zur Verfügung gestellt oder zur Ausführung eines Dienstauftrags beurlaubt werden.

§ 3. Die Personalmitglieder von Viapass oder die Viapass zur Verfügung gestellten Personalmitglieder üben ihr Amt auf loyale, gewissenhafte und integre Weise aus. Außerhalb der Ausübung ihres Amtes vermeiden die Personalmitglieder Verhaltensweisen, die das Vertrauen der Öffentlichkeit in ihren Dienst beeinträchtigen könnten. Sie halten den vom Verwaltungsrat festgelegten Verhaltenskodex ein.

**Art. 30 - Stellenplan und Sprachkader**

Auf der Grundlage der in Artikel 29, § 1 erwähnten Funktionsbeschreibung erstellt der Verwaltungsrat einen Sprachkader. Im Stellenplan werden außer der Funktion des Generalverwalters die anderen Funktionen innerhalb von Viapass angegeben.

Bei der Einführung von Viapass wird die maximale Anzahl des Personals auf 13 Mitglieder festgelegt, einschließlich des Generalverwalters. Falls die Anzahl des Personals zu einem bestimmten Zeitpunkt 18 Mitglieder überschreiten sollte, stellt der Verwaltungsrat Überlegungen über die Verwaltung der Agentur an.

*Abschnitt 4 — Buchführung, Haushaltskontrolle und Rechnungsprüfung***Art. 31 - Buchführung**

Viapass unterliegt dem Gesetz vom 17. Juli 1975 über die Buchhaltung der Unternehmen.

Viapass führt pro Kalenderjahr Buch.

**Art. 32 - Haushaltskontrolle und Rechnungsprüfung**

Viapass unterliegt aufgrund von Artikel 50 des Gesetzes vom 16. Januar 1989 über die Finanzierung der Gemeinschaften und der Regionen der Kontrolle des Rechnungshofs.

*Abschnitt 5 — Kontrolle***Art. 33 - Regierungskommissare**

Viapass unterliegt der Kontrolle der Flämischen Regierung, der Wallonischen Regierung und der Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt. Diese Kontrolle wird durch die Einschaltung von drei Regierungskommissaren ausgeübt. Jede Regionalregierung benennt einen Regierungskommissar. Die Regierungskommissare verfügen über eine einheitliche Gebühr, die von den drei Regionalregierungen gemeinsam festgelegt wird.

**Art. 34 - Einspruch mit aufschiebender Wirkung**

§ 1. Die Regierungskommissare werden zu allen Versammlungen des Verwaltungsrates und des Direktionsausschusses geladen. Sie können an diesen Versammlungen mit beratender Stimme teilnehmen.

§ 2. Innerhalb einer Frist von vier vollen Tagen und nachdem die drei Regierungskommissare als Kollegium einen Beschluss diesbezüglich gefasst haben, können ein oder mehrere Regierungskommissare bei der Regionalregierung, die sie ernannt hat, gegen jeglichen Beschluss Einspruch erheben, der der Ansicht des Kollegiums der Regierungskommissare nach gegen das vorliegende Abkommen verstößt.

Der Einspruch hat aufschiebende Wirkung.

Die Frist von vier Tagen läuft ab dem Tag der Versammlung, bei der der Beschluss gefasst wurde, insofern die Regierungskommissare ordnungsgemäß zu dieser geladen wurden, oder im gegenteiligen Fall, ab dem Tag, an dem sie davon Kenntnis erhalten haben.

Wenn ein oder mehrere Regierungskommissare den im ersten Absatz erwähnten Einspruch erhoben haben, verfügt die zuerst handelnde Regionalregierung, bei der der Einspruch anhängig ist, über eine Frist von dreißig Tagen, die ab demselben Tag läuft wie die in dem vorhergehenden Absatz erwähnte Frist, um auf gleichlautende Gutachten der anderen Regionalregierungen den Beschluss von Viapass für nichtig zu erklären. Wenn nach Ablauf dieser Frist keine Nichtigerklärung stattgefunden hat, wird der Beschluss von Viapass rechtskräftig. Vor Ablauf dieser Frist kann die Frist von dreißig Tagen durch einstimmigen Beschluss, der diesbezüglich von den drei Regionalregierungen gefasst wird, um eine neue Frist von zehn Tagen verlängert werden.

Der Beschluss zur Verlängerung oder Nichtigerklärung wird Viapass per Einschreiben gegen Empfangsbestätigung mitgeteilt. Eine Abschrift wird ebenfalls per einfache Post an die drei Regierungskommissare gesandt.

§ 3. In Ermangelung eines in Paragraph 2 erwähnten, von den drei Kommissaren der Regierung als Kollegium getroffenen Beschlusses können ein oder mehrere Regierungskommissare bei der Regionalregierung, die sie ernannt hat, einen Einspruch mit aufschiebender Wirkung, wie er in demselben Paragraphen erwähnt wird, einreichen.

Gegebenenfalls und so wie in den Fällen, in denen eine Regionalregierung den Wunsch äußert, einen Beschluss eines Organs von Viapass unmittelbar für nichtig zu erklären, müssen die drei Regionalregierungen diesbezüglich einen einstimmigen Beschluss fassen innerhalb einer um zehn Tage verlängerbaren Frist von fünfundvierzig Tagen, die ab dem Tag läuft, nachdem der Einspruch des Regierungskommissars eingereicht wurde, oder innerhalb einer Frist von fünfundvierzig Tagen, die ab dem Tag läuft, an dem der streitige Beschluss gefasst wurde.

§ 4. In der Ausübung ihrer Aufgaben verfügen die Regierungskommissare über die weitgehendsten Befugnisse. Sie können jederzeit und an Ort und Stelle Bücher, Schreiben, Protokolle und allgemein alle Dokumente und

Buchhaltungsbelege von Viapass einsehen. Sie erhalten rechtzeitig alle Unterlagen, die sich auf die in die Tagesordnung des Verwaltungsrates und des Direktionsausschusses aufgenommenen Fragen beziehen.

§ 5. Die Regierungskommissare können von allen Verwaltungsratsmitgliedern, Personalmitgliedern und Bediensteten alle Erläuterungen oder Informationen fordern und alle Überprüfungen vornehmen, die sie zur Durchführung ihrer Aufgaben als notwendig erachten.

§ 6. Die Regierungskommissare dürfen die Informationen, von denen sie im Rahmen ihrer Aufgaben Kenntnis genommen haben, weder verwenden, noch verbreiten, wenn die Verwendung oder Verbreitung dieser Informationen von ihrer Art her den Interessen von Viapass schaden könnten.

#### **Art. 35 - Jährlicher Tätigkeitsbericht**

Viapass erstellt einen jährlichen Tätigkeitsbericht. Dieser Bericht wird gleichzeitig und spätestens bis zum 15. April des Jahres, das auf dasjenige folgt, auf das er sich bezieht, den drei Regionalregierungen übermittelt.

Jedes Jahr erstatten die Regionalregierungen spätestens am 15. Juni den betroffenen gesetzgebenden Versammlungen Bericht über die Tätigkeiten von Viapass.

Der Jahresbericht wird spätestens am 15. Juni auf [www.viapass.be](http://www.viapass.be) veröffentlicht.

#### *Abschnitt 6 — Finanzierung, Haushaltsplan und Abrechnungen*

**Art. 36 - § 1.** Die Verteilung der Beiträge der Parteien zu dem vorliegenden Abkommen für die Arbeitsweise von Viapass wird auf der Grundlage folgender Grundsätze festgesetzt:

- der Haushaltsplan von Viapass wird jährlich festgelegt;

- bei der Festlegung des Haushaltsplans wird die Tatsache berücksichtigt, dass die Kosten von Viapass wegen der dem Single Service Provider aufgrund des DBFMO-Vertrags zu zahlenden Entschädigung in Anwendung des in Artikel 14, § 1, Absatz 2 des vorliegenden Abkommens erwähnten Verteilungsschlüssels auf Ebene einer jeden Region auf den Mauterheber überwältzt werden können;

- die Beteiligung der Regionen an den anderen Kosten von Viapass beträgt für die gesamten Regionen höchstens 1.954.909 Euro. Dieser Betrag wird jährlich auf der Grundlage des Gesundheitsindex angepasst. Die Verteilung der Beteiligung der Regionen an den Kosten erfolgt gemäß folgendem Verteilungsschlüssel:

- Flandern: 54%;

- Wallonische Region: 40%;

- Region Brüssel-Hauptstadt: 6%.

§ 2. Wenn eine Region Viapass Mitglieder ihres Personals zur Verfügung stellt, ohne dass Viapass die Kosten dafür trägt, zieht die betroffene Einheit diese vom Betrag ihrer Beteiligung an den Haushaltsmitteln von Viapass ab.

§ 3. Wenn eine Regionalregierung Viapass zusätzliche Aufgaben anvertraut, muss die antragstellende Einheit finanziell dafür aufkommen. Wenn die zusätzliche Aufgabe Viapass auf der Grundlage eines gemeinsamen Beschlusses der drei Regionalregierungen anvertraut wird, findet der im ersten Paragraphen festgelegte Verteilungsschlüssel Anwendung.

§ 4. Der vom Verwaltungsrat verabschiedete Haushaltsplan und die Abrechnungen werden von den Finanzministern der drei Regionalregierungen genehmigt.

Der im ersten Paragraphen angegebene Jahreshaushaltsplan kann durch gleichlautende Beschlüsse der Regionalregierungen angepasst werden, insofern die zuständigen Parlamente diese Anpassung des Haushaltsplans genehmigen.

Im Falle einer Verzögerung der Genehmigung des Haushaltsplans wird der Haushaltsplan des Vorjahres unter Anwendung der Regelung der vorläufigen Zwölfstel verlängert.

§ 5. Die Finanzminister einer jeden Regionalregierung erteilen den Verwaltungsratsmitgliedern gemeinsam eine Entlastung.

#### *KAPITEL IV — Schlussbestimmungen*

**Art. 37 -** Innerhalb eines Monats ab seiner Benennung verabschiedet der Verwaltungsrat von Viapass die allgemeine Dienstordnung.

**Art. 38 -** Die Parteien treffen nach dem Inkrafttreten des vorliegenden Abkommens so schnell wie möglich alle notwendigen Maßnahmen, die zur Durchführung des vorliegenden Abkommens erforderlich sind.

**Art. 39 -** Sobald der Verwaltungsrat von Viapass einsatzbereit ist, gehen alle Rechte und Pflichten der Flämischen Region, die als gemeinsamer öffentlicher Auftraggeber im Rahmen der in Artikel 1, 16° des vorliegenden Abkommens erwähnten Vereinbarung über einen gemeinsamen Auftrag handelt, auf Viapass über, einschließlich der Rechte und Pflichten betreffend die damit verbundenen laufenden und künftigen Verfahren.

**Art. 40 -** Dieses Abkommen wird für eine Dauer von mindestens 12 Jahren und auf alle Fälle für die Dauer des DBFMO-Vertrags, einschließlich seiner eventuellen Verlängerung, abgeschlossen.

- während der Dauer der Zusammenarbeit ist ein Rücktritt nicht möglich;

- mindestens 12 Monate vor Ablauf des DBFMO-Vertrags verhandeln die Parteien über die Möglichkeit einer späteren Zusammenarbeit.

**Art. 41 -** Das Zusammenarbeitsabkommen tritt am Tag der Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* des letzten der Zustimmungsakte der Vertragsparteien in Kraft. Zu diesem Zweck treffen die Parteien unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen.

**Art. 42 -** Zur Schlichtung von Streitfällen hinsichtlich der und der Ausführung des vorliegenden Abkommens wird ein Zusammenarbeitsgericht eingerichtet, das sich aus einem Vertreter einer jeder Region zusammensetzt, der von den jeweiligen Regierungen benannt wird.

Die Betriebskosten des Zusammenarbeitsgerichts werden zu gleichen Teilen von jeder Regionalregierung übernommen.

Das Verfahren vor diesem Gericht erfolgt gemäß den Bestimmungen des Gesetzes vom 23 Januar 1989 über das in den Artikeln 92bis, § 5 und 6 und 94, § 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 über institutionelle Reformen erwähnte Rechtsprechungsorgan.

Geschehen zu Brüssel, am 30. Januar 2014, in 3 Originalfassungen (in Französisch und Niederländisch)

Für die Flämische Region:

Der Ministerpräsident der Flämischen Regierung und flämische Minister für Wirtschaft, Außenpolitik, Landwirtschaft und die Politik für den ländlichen Raum

K. PEETERS

Die Vize-Ministerpräsidentin der Flämischen Regierung und flämische Ministerin für Innovation, öffentliche Investitionen, Medien und Armutsbekämpfung

Frau I. LIETEN

Der Vize-Ministerpräsident der Flämischen Regierung und flämische Minister für Verwaltungsangelegenheiten, lokale Verwaltung, Zivilintegration, Tourismus und den Vlaamse Rand

G. BOURGEOIS

Die flämische Ministerin für Mobilität und öffentliche Arbeiten

Frau H. CREVITS

Die flämische Ministerin für Umwelt, Natur und Kultur

Frau J. SCHAUVLIEGE

Der flämische Minister für Finanzen, Haushalt, Arbeit, Raumordnung und Sport

Ph. MUYTERS

Für die Wallonische Region:

Der Minister-Präsident der Wallonischen Region

R. DEMOTTE

Der Vize-Präsident und wallonische Minister für Haushalt, Finanzen, Beschäftigung, Ausbildung und Sportwesen

A. ANTOINE

Der wallonische Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, ländliche Angelegenheiten, Natur, Forstwesen und Erbe

C. DI ANTONIO

Der wallonische Minister für Umwelt, Raumordnung und Mobilität

Ph. HENRY

Für die Region Brüssel-Hauptstadt:

Der Minister-Präsident der Region Brüssel-Hauptstadt und der Minister der Region Brüssel-Hauptstadt für lokale Behörden, Raumordnung, Denkmäler und Landschaften, öffentliche Sauberkeit und Entwicklungshilfe und regionale Statistik

R. VERVOORT

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

Frau E. HUYTEBROECK

Der Minister der Region Brüssel-Hauptstadt für Finanzen und Haushalt, den öffentlichen Dienst und auswärtige Beziehungen

G. VANHENGEL

Der Minister der Region Brüssel-Hauptstadt für öffentliche Arbeiten, Transportwesen, den Hafen von Brüssel und Informatik

B. GROUWELS

Der Staatssekretär für Mobilität, den öffentlichen Dienst, Chancengleichheit und administrative Vereinfachung

B. DE LILLE

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[2014/203268]

**30 JANUARI 2014. — Samenwerkingsakkoord 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 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 de Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap;

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 bijzondere wet van 16 juli 1993, en artikel 6, § 1, X, 1°, zoals laatst gewijzigd bij bijzondere wet van 16 juli 1993;

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 sinds 2005 in Duitsland een kilometerheffing voor vrachtwagens is ingevoerd;

Overwegende dat naast het tolheffingsstelsel toegepast op alle voertuigen op de autosnelwegen waarvoor concessie is verleend, in Frankrijk een kilometerheffing voor vrachtwagens eerland operationeel wordt;

Overwegende dat in Benelux-verband sinds begin 2007 regelmatig overleg plaatsvond om de samenwerking rond initiatieven van wegbeprijzing te bevorderen, en informatie te delen;

Overwegende dat bij gebrek aan een gelijkaardig initiatief in België met betrekking tot vrachtwagens, een belangrijke extra druk zou ontstaan op bepaalde onderdelen van het wegennet van de gewesten, ten gevolge van trafiekverschuivingen, zowel tussen de gewesten als vanuit de buurlanden;

Overwegende dat de invoering van rechtvaardige mechanismen voor de toerekening van infrastructuurkosten aan gebruikers van het wegennet, evenals de aanmoediging van milieuvriendelijker verkeer is aangewezen;

Overwegende dat de gewestelijke regeerakkoorden een eerlijke fiscaliteit, een duurzamere mobiliteit en een reductie van emissies beogen;

Overwegende dat het aangewezen is dat de Gewesten gezamenlijk het juridische kader creëren voor de maatregelen van wegbeprijzing;

Overwegende dat, met respect voor de eigenheid van elk gewest, deze doelstellingen slechts optimaal kunnen worden bereikt mits de drie gewesten regels hiertoe binnen een samenwerkingsakkoord vaststellen;

Overwegende dat schaalvoordelen kunnen worden bereikt door een samenwerking op Belgisch vlak, weliswaar met respect voor de territoriale bevoegdheid van de gewesten;

Overwegende dat het noodzakelijk is om voor de drie gewesten gezamenlijk maatregelen te nemen betreffende de gelijktijdige invoering van de kilometerheffing teneinde enerzijds een transparant stelsel te ontwikkelen ten aanzien van de belastingplichtige en anderzijds een voldoende gecoördineerde juridische basis te creëren ten aanzien van dienstverleners;

Overwegende dat enkel een samenwerkingsovereenkomst een voldoende waarborg biedt om, voor het gehele Belgische grondgebied, de basisregels te voorzien die vervolgens door elk gewest zullen worden ingevoerd met inachtneming van de principes vastgesteld in deze samenwerkingsovereenkomst;

Het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering, in de persoon van Vlaams Minister-president Kris Peeters, Vlaams Vice-minister-president Ingrid Lieten, Vlaams Vice-minister-president Geert Bourgeois, Vlaams Minister Hilde Crevits, Vlaams Minister Joke Schauvliege en Vlaams Minister Philippe Muyters;

Het Waalse Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering, in de persoon van Waals Minister - president Rudy Demotte, Waals Vice-Minister-president André Antoine, Waals Minister Philippe Henry en Waals Minister Carlo Di Antonio;

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering in de persoon van Brussels Minister-president Rudy Vervoort, Brussels Minister Guy Vanhengel, Brussels Minister Evelyne Huytebroeck, Brussels Minister Brigitte Grouwels en Brussels Staatssecretaris Bruno De Lille,

Die gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenen, zijn het volgende overeengekomen :

#### HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

##### Artikel 1. Definities

Voor de toepassing van dit samenwerkingsakkoord, wordt verstaan onder :

1° het Akkoord : het huidige samenwerkingsakkoord;

2° de Partijen : de partijen bij dit Akkoord;

3° Viapass : het publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband opgericht bij wijze van vereniging als bedoeld in artikel 18 van dit Akkoord;

4° de Concessiehouder : de publieke of private rechtspersoon die het beheer van de weg of een gedeelte van de weg van de wegbeheerder in concessie heeft;

5° het Concessietolgeld : de kilometerheffing geheven door een publiekrechtelijke of privaatrechtelijke concessiehouder;

6° de Beschikking van 6 oktober 2009 : de Beschikking 2009/750/EG van de Europese Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen;

7° de DBFMO-overeenkomst : de overeenkomst die door Viapass, optredende in naam en voor rekening van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en, gebeurlijk, hun concessiehouder(s), in uitvoering van de Samenvoegingsovereenkomst bedoeld in 16°, wordt gesloten met de Single Service Provider;

8° de Dienstverlener : elke door een tolheffende instantie op haar tolgebied toegelaten juridische entiteit die een dienst aanbiedt van facturatie aan gebruikers, inning, en afdracht aan de gewesten of aan de door hen aangeduide concessiehouders, van kilometerheffing op basis van door een elektronische registratievoorziening geregistreerde gegevens;

9° de Elektronische registratievoorziening : de elektronische boordapparatuur bestemd voor de plaatsbepaling van het voertuig waarin de boordapparatuur is geplaatst en dat, al dan niet met behulp van elektronische apparatuur op afstand, data uitwisselt om te komen tot de registratie van afgelegde kilometers of gedeelten van afgelegde kilometers, evenals de berekening van de kilometerheffing op deze geregistreerde afstand;

10° de Geconcedeerde weg : de weg of het gedeelte van de weg waarvan het beheer door de wegbeheerder in concessie is gegeven;

11° het Gegarandeerde betaalmiddel : betaalmiddel waarmee de dienstverlener de kilometerheffing en, in voorkomend geval, de aan de houder van het voertuig gefactureerde inningskosten op eerste verzoek kan innen, zonder verdere toelating van de houder van het voertuig en zonder dat deze de betaling die met het betaalmiddel werd verricht, kan annuleren;

12° de Single Service Provider : de dienstverlener waarmee in uitvoering van de overeenkomst betreffende de realisatie van een gezamenlijke opdracht, vermeld in 16°, een DBFMO-overeenkomst wordt gesloten en die, onder zijn verantwoordelijkheid de vaste en mobiele handhavingsapparatuur ter beschikking stelt aan de met de handhaving van de kilometerheffing belaste gewesten;

13° Tolgebied : een deel van het wegennet met inbegrip van structuren zoals een tunnel, een brug, of een veerpont waarvoor door een tolheffende instantie kilometerheffing wordt geïnd of waarop kilometerheffing kan worden geïnd, maar het tarief nul eurocent bedraagt;

14° de Tolgebiedverklaring : verklaring waarmee een tolheffende instantie de algemene voorwaarden bepaalt als bedoeld in artikel 5, 2° van de Beschikking van 6 oktober 2009 en waaraan de dienstverleners moeten voldoen om toegang tot het betrokken tolgebied te verkrijgen;

15° de Tolrichtlijn : de Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen, zoals gewijzigd door de Richtlijnen 2006/38/EG en 2011/76/EU;

16° de Samenvoegingsovereenkomst : 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;

17° de Tolheffende instantie : het gewest ingeval van de kilometerheffing als belasting op de niet-geconcedeerde wegen, of de concessiehouder ingeval van de kilometerheffing als concessietolgeld op de geconcedeerde wegen;

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; bij een samenstel van voertuigen is de heffing enkel verschuldigd indien het motorvoertuig bestemd is voor het vervoer van goederen over de weg;

19° de Weg : de landwegenis en haar aanhorigheden.

## **Art. 2.** Voorwerp van het akkoord

Het Akkoord regelt de samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden inzake het beheer van de wegen en hun aanhorigheden en tot bepaling van het juridisch stelsel van de landwegenis teneinde ervoor te zorgen dat ieder gewest, elk wat hem betreft, een kilometerheffing invoert met dien verstande dat de kilometerheffing in de drie gewesten voor de eerste keer gelijktijdig verschuldigd wordt.

Met respect voor de eigenheid van en de na te streven doelstellingen door elk gewest, beoogt dit Akkoord die aangelegenheden gezamenlijk af te spreken of die regelingen vast te stellen die zijn vereist om de invoering, de organisatie en handhaving van de kilometerheffing in de drie gewesten doelmatig en kostenefficiënt te realiseren.

## HOOFDSTUK II. — *De invoering van de kilometerheffing*

### **Art. 3.** Invoering van de kilometerheffing

§ 1. Het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voeren, elk wat hen betreft, bij decreet respectievelijk ordonnantie een kilometerheffing in waarvan, met uitzondering van de reeds bestaande concessietolgelden, de verschuldigdheid gelijktijdig en ten vroegste ingaat op 1 januari 2016.

Deze decreten en ordonnantie voorzien erin dat de respectievelijke gewestregeringen het ogenblik bepalen waarop de kilometerheffing voor het eerst verschuldigd is, met dien verstande dat de verschuldigdheid gelijktijdig en ten vroegste op 1 januari 2016 ingaat.

#### § 2. Onder kilometerheffing wordt verstaan :

1° de belasting die verschuldigd is wegens het gebruik dat een voertuig maakt van een niet-geconcedeerde weg.  
of

2° het concessietolgeld dat een concessiehouder heft krachtens een met het gewest aangegane beheersovereenkomst of concessieovereenkomst, als vergoeding voor het gebruik dat een voertuig maakt van een aan hem geconcedeerde weg.

**Art. 4.** De verschuldigdheid van de kilometerheffing door de houder van het voertuig en de elektronische registratievoorziening

§ 1. De kilometerheffing is verschuldigd door de houder van het voertuig per kilometer of gedeelte van een kilometer door een welbepaald voertuig afgelegd, op het ogenblik dat de kilometer of het gedeelte van de kilometer wordt afgelegd en geregistreerd.

De registratie geschiedt met behulp van een elektronische registratievoorziening.

§ 2. Elk voertuig dat niet volgens artikel 9 is vrijgesteld, wordt, voorafgaand aan het gebruik van enige weg, verplicht uitgerust met een daartoe ter beschikking gestelde elektronische registratievoorziening. De houder van het voertuig sluit daartoe de in artikel 5 bedoelde overeenkomst met een dienstverlener.

§ 3. Bij gebrek aan registratie, om welke reden ook, is de kilometerheffing door de houder van het voertuig verschuldigd in de vorm van een forfaitair bedrag. Het bedrag is verschuldigd wanneer het gebruik van de weg door een observatiesysteem of een daartoe bevoegd personeelslid van een gewest wordt vastgesteld en geldt voor een periode van 24 uur, ongeacht het gewest waarin de weg is gelegen.

§ 4. De houder van het voertuig is degene, hetzij :

a) op wiens naam het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen;



b) 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;

c) 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 hetgeen is bepaald in het vorige lid, onder c), wordt de bestuurder van het voertuig beschouwd als degene die het voertuig 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 afwijking van hetgeen is bepaald in het eerste lid a) en b), 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.

**Art. 5.** De inning, de invordering en de handhaving van de kilometerheffing en de overeenkomst tussen de houder van het voertuig en zijn dienstverlener

De gewesten werken bij decreet respectievelijk ordonnantie en hun uitvoeringsbesluiten een innings-, invorderings- en handhavingssysteem uit dat onder meer is gesteund op de hiernavolgende principes :

1° voorafgaand aan het gebruik van enige weg, sluit de houder van het voertuig een overeenkomst naar burgerlijk recht met een dienstverlener naar zijn keuze die aan de houder van het voertuig een elektronische registratievoorziening voor zijn voertuig ter beschikking stelt. De houder van het voertuig is verantwoordelijk voor de correctheid van de gegevens die hij aanlevert betreffende het voertuig waarvoor hij een overeenkomst sluit met de dienstverlener;

2° de Single Service Provider is ertoe gehouden om, zonder discriminatie, met elke houder van een voertuig die daar om verzoekt, een overeenkomst zoals bedoeld in 1° te sluiten;

3° binnen het kader van deze overeenkomst int de dienstverlener in naam en voor rekening van de tolheffende instantie de volgens artikel 4, § 1, verschuldigde heffing bij de houder van het voertuig waarmee hij de overeenkomst is aangegaan;

4° de dienstverlener stort de volgens artikel 4, § 1, verschuldigde heffing aan de tolheffende instantie;

5° de dienstverlener beschikt over de mogelijkheid om de houder van het voertuig contractueel te verplichten tot het gebruik van gegarandeerde betaalmiddelen tot een door het gewest nader te bepalen bedrag;

6° door het sluiten van de in 1° bedoelde overeenkomst en zolang deze bestaat en de rechtmatige schorsing van de uitvoering ervan door de dienstverlener niet is meegedeeld aan de tolheffende instantie, kan de door de houder van het voertuig verschuldigde 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;

7° de uitvoering van de in 1° bedoelde overeenkomst kan door de dienstverlener enkel worden geschorst wanneer de houder van het voertuig :

a) niet voldoet aan zijn betalingsverplichtingen jegens de dienstverlener, zoals die in de in 1° bedoelde overeenkomst zijn bepaald;

b) in voorkomend geval, geen of een ontoereikend gegarandeerd betaalmiddel ter beschikking heeft gesteld;

c) een gebruik maakt van de elektronische registratievoorziening dat strijdig is met de gebruiksaanwijzing die door de dienstverlener ter beschikking is gesteld;

d) nalaat een defect aan de elektronische registratievoorziening te melden;

e) de instructies van de dienstverlener niet opvolgt met het oog op de vervanging of de herstelling van de defecte elektronische registratievoorziening;

8° de verschuldigde heffing wordt direct invorderbaar bij de houder van het voertuig vanaf het ogenblik van de in 6° bedoelde mededeling tot schorsing. aan de tolheffende instantie;

9° bij niet of onvoldoende storting van de verschuldigde heffing als bedoeld in 6° door de dienstverlener, zal dit bedrag bij de dienstverlener bij dwangbevel of, in voorkomend geval, voor de hoven en rechtbanken worden ingevorderd, voor zover de tolheffende instantie, al naargelang van het geval, hetzij op basis van de overeenkomst met de dienstverlener, hetzij op basis van de DBFMO-overeenkomst met de Single Service Provider voor deze niet of onvoldoende storting hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk niet is gecompenseerd;

10° elk gewest is, met toepassing van het verticaliteitsbeginsel, onverminderd de in dit Akkoord overeengekomen wederzijdse rechtshulp, bevoegd voor de handhaving van de kilometerheffing op zijn grondgebied.

**Art. 6.** Tariefmethodologie voor de kilometerheffing als concessietolgeld

§ 1. Het tarief van de kilometerheffing zal worden bepaald in overeenstemming met de bepalingen van de Tolrichtlijn.

§ 2. De kilometerheffing zal bij decreet respectievelijk ordonnantie worden vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule :

$$\frac{\sum TW \times KW}{W}$$

W

Waarbij :

1° TW = het in § 3 bedoeld tarief, dat geldt voor het gebruik van een in § 3, 3° van dit artikel bedoeld wegtype, exclusief BTW;

2° KW = het in § 4 bedoeld aantal kilometers of gedeelte van kilometers dat voor het gebruik van een in § 3, 3°, van dit artikel bedoeld wegtype aangerekend wordt;

3° W = de in § 3, 3° bedoelde wegtypes.

§ 3. De hoogte van het tarief TW, uitgedrukt in eurocenten, zal als volgt worden bepaald :

$$TW = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN)$$

Waarbij :

1° F = factor, die 1 is voor de in 3° bedoelde wegtypes, en 0 voor alle andere wegtypes.

2° BT = basistarief van de kilometerheffing.

3° A = variatie in functie van wegtype W met een tarief hoger dan nul eurocent.

De wegtypes op basis waarvan kan worden gedifferentieerd zijn :

- autosnelwegen en autosnelwegrings;

- overige gewestwegen met een tarief hoger dan nul eurocent.

De wegen die onder één van de voorgaande wegtypes vallen, worden door of krachtens de decreten respectievelijk ordonnantie aangeduid.

4° G = variatie in functie van gewichtsklasse van het voertuig, gedifferentieerd volgens volgende categorieën :

- MTM hoger dan 3,5 ton tot en met 12 ton;

- MTM hoger dan 12 ton tot en met 32 ton;

- MTM hoger dan 32 ton.

5° EN = variatie in functie van EURO-emissieklasse.

6° a, b en c = factoren die de waarde van A, G en EN bepalen.

In het geval F gelijk is aan 1, mag het tarief nooit lager zijn dan nul eurocent.

§ 4. Het in § 2 aantal aan te rekenen kilometers KW wordt bepaald volgens volgende formule :

$$KW = KM \times C$$

Waarbij :

1° KM = het aantal per kalenderdag geregistreerde kilometers, gereden op het in § 3, 3° bedoelde wegtype;

2° C = correctiefactor ter compensatie van onnauwkeurige registratie, met waarde 0,985.

**Art. 7. Tariefmethodologie voor de kilometerheffing als belasting**

§ 1. Het tarief van de kilometerheffing zal worden bepaald in overeenstemming met de bepalingen van de Tolrichtlijn.

§ 2. De kilometerheffing zal bij decreet respectievelijk ordonnantie worden vastgesteld met toepassing van de volgende berekeningsformule :

$$\sum_w TW \times KW$$

Waarbij :

1° TW = het in § 3 bedoeld tarief, dat geldt voor het gebruik van een in § 3, 3° van dit artikel bedoeld wegtype;

2° KW = het in § 4 bedoeld aantal kilometers of gedeelte van kilometer dat voor het gebruik van een in § 3, 3° van dit artikel bedoeld wegtype aangerekend wordt;

3° W = de in § 3, 3° bedoelde wegtypes.

§ 3. De hoogte van het tarief TW, uitgedrukt in eurocenten, zal als volgt worden bepaald :

$$TW = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN + Ex)$$

Waarbij :

1° F = factor, die 1 is voor de in 3° bedoelde wegtypes, en 0 voor alle andere wegtypes;

2° BT = basistarief van de kilometerheffing;

3° A = variatie in functie van wegtype W met een tarief hoger dan nul eurocent.

De wegtypes op basis waarvan kan worden gedifferentieerd zijn :

- autosnelwegen en autosnelwegrings;

- overige gewestwegen met een tarief hoger dan nul eurocent;

- gemeentewegen met een tarief hoger dan nul eurocent.

De wegen die onder één van de voorgaande wegtypes vallen, worden door of krachtens de decreten respectievelijk ordonnantie aangeduid.

4° G = variatie in functie van gewichtsklasse van het voertuig, gedifferentieerd volgens volgende categorieën :

- MTM hoger dan 3,5 ton tot en met 12 ton;

- MTM hoger dan 12 ton tot en met 32 ton;

- MTM hoger dan 32 ton.

5° EN = variatie in functie van EURO-emissieklasse.

6° a, b en c = factoren die de waarde van A, G en EN bepalen.

In het geval F gelijk is aan 1, mag het tarief nooit lager zijn dan nul eurocent.

7° Ex = toeslag in functie van de externe kosten, veroorzaakt door het voertuig.

De tarieven worden geïndexeerd in functie van de index van de consumptieprijzen en technologische evolutie.

§ 4. Het in § 2 aantal aan te rekenen kilometers KW wordt bepaald volgens volgende formule :

$$KW = KM \times C$$

Waarbij :

1° KM = het aantal per kalenderdag geregistreerde kilometers, gereden op het in § 3, 3° bedoeld wegtype;

2° C = correctiefactor ter compensatie van onnauwkeurige registratie, met waarde 0,985.

#### Art. 8. Tariefwijzigingen

Wijzigingen aan het tarief door een gewest moeten ten minste vier maanden vóór de inwerkingtreding van de wijziging worden genoteerd aan de overige gewesten. Alleen tijdens het eerste jaar dat de kilometerheffing operationeel is, dient de termijn slechts 1 maand te bedragen.

#### Art. 9. Vrijstellingen

§ 1. Zijn vrijgesteld van de kilometerheffing :

1° de voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor en door defensie, bescherming burgerbevolking, brandweer en politie en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;

2° de voertuigen die speciaal en uitsluitend voor medische doeleinden zijn uitgerust en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn;

3° de voertuigen die slechts af en toe op de openbare weg in België rijden en die uitsluitend worden gebruikt voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden.

§ 2. De houder van het voertuig die om vrijstelling verzoekt, kan het voordeel ervan slechts verkrijgen of behouden indien hij de vervulling van de vrijstellingsvoorwaarden bewijst.

§ 3. De houder van het in paragraaf 1 bedoelde voertuig richt de aanvraag voor een vrijstelling aan het gewest waar de natuurlijke persoon of rechtspersoon gevestigd is op wiens naam het voertuig ingeschreven is of moet zijn. Voor de overige als in paragraaf 1 bedoelde voertuigen, richt de houder de aanvraag voor een vrijstelling tot Viapass. Viapass verstuurt de aanvraag aan het meest gereede gewest, dat een beslissing neemt over de aanvraag.

Elk Gewest draagt er zorg voor dat zijn beslissingen inzake vrijstellingen, in toepassing van het vorige lid, onmiddellijk kenbaar worden gemaakt aan Viapass.

Voertuigen waarvoor een gewest op basis van het vorige lid een vrijstelling verleent, worden door de andere gewesten van rechtswege vrijgesteld.

§ 4. Een gewest kan na overleg met de overige gewesten bijkomende vrijstellingen invoeren. De wijziging treedt in werking ten vroegste vier maanden na de notificatie ervan aan de andere gewesten.

Elk Gewest draagt er zorg voor dat zijn beslissingen inzake vrijstellingen, in toepassing van het vorige lid, onmiddellijk kenbaar worden gemaakt aan Viapass.

#### Art. 10. Afzien van de heffing van het Eurovignet

Met het oog op het beëindigen van het gemeenschappelijk gebruiksrecht bedoeld in artikel 3 van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, verzoeken de Regeringen van de drie gewesten, gelijktijdig, de Koning om, overeenkomstig artikel 17, 2° van het Verdrag schriftelijk kennis te geven aan de Depositaris van het Verdrag dat, wat België betreft, wordt afgezien van de heffing van het Eurovignet.

#### Art. 11. Uitwisseling van inlichtingen en bijstand bij de invordering van de heffing

§ 1. De bevoegde overheden van de Partijen en de lokale overheden die onder hun toezicht staan, wisselen spontaan de inlichtingen uit die naar verwachting relevant zullen zijn voor de uitvoering van de bepalingen van dit Akkoord of voor de toepassing of de tenuitvoerlegging van de deelstatelijke regelgeving met betrekking tot de kilometerheffing, en zulks ongeacht de aard of de benaming die aan deze heffing wordt gegeven.

De door Partijen ingevolge het vorige lid verkregen inlichtingen worden, in het licht van de openbaarheid van bestuur, op dezelfde wijze geheim gehouden of behandeld als inlichtingen die onder de betrokken deelstatelijke regelgeving zijn verkregen en worden alleen ter kennis gebracht van personen of overheden (daaronder begrepen rechterlijke instanties en administratieve lichamen) die betrokken zijn bij de vestiging of invordering van de in het eerste lid bedoelde heffing, bij de tenuitvoerlegging of vervolging terzake van die heffingen, bij de beslissing in beroepszaken die betrekking hebben op die heffingen, of bij het toezicht daarop. Deze personen of overheden gebruiken die inlichtingen slechts voor die doeleinden. Zij mogen van deze inlichtingen melding maken tijdens openbare rechtszittingen, in administratieve beroepsprocedures of in rechterlijke beslissingen.

De bepalingen van het eerste en tweede lid gelden ook voor de uitwisseling en het gebruik van gegevens die naar verwachting relevant zullen zijn voor de toepassing of de tenuitvoerlegging van de regelgeving op de verkeersbelasting op de autovoertuigen en de belasting op de inverkeerstelling.

§ 2. De Partijen verlenen elkaar spontaan bijstand voor de invordering van de kilometerheffing en de administratieve geldboeten die in voorkomend geval van toepassing zijn.

Viapass staat in voor de coördinatie van deze wederzijdse bijstand.

Wanneer de kilometerheffing in een gewest ingevolge de regelgeving van dat gewest verschuldigd is, aanvaardt de bevoegde handhavingsautoriteit van het daartoe aangezochte gewest om de kilometerheffing, evenals de gebeurlijke administratieve geldboete, op verzoek van de bevoegde handhavingsautoriteit van eerstgenoemde gewest, voor rekening van dat gewest, voorlopig in consignatie te ontvangen overeenkomstig de bepalingen van zijn regelgeving die de handhaving van de kilometerheffing regelen.

#### **Art.12.** Storten van de opbrengst van de kilometerheffing

De dienstverlener dient de door de houder van het voertuig volgens artikel 4, § 1, verschuldigde kilometerheffing aan de betrokken tolheffende instantie te storten in functie van de lokalisatie ervan.

De kilometerheffing en de gebeurlijke interest die zij heeft opgebracht worden gelokaliseerd op de plaats waar de gereden kilometer of het gedeelte van de gereden kilometer door de elektronische voorziening werd geregistreerd.

Op de bedragen die een dienstverlener ontvangt van de houder van het voertuig tot betaling van de kilometerheffing kan geen zekerheid, in welke vorm ook, gevestigd worden.

**Art. 13.** Doorstorten van de opbrengst van de kilometerheffing in de vorm van een forfaitair bedrag en de administratieve geldboeten

§ 1. Wanneer de kilometerheffing, bij gebrek aan registratie, verschuldigd is in de vorm van een forfaitair bedrag zoals bedoeld in artikel 4, § 3, van dit Akkoord, wordt de opbrengst verdeeld volgens de verdeelsleutel die is bepaald in artikel 14, § 1, tweede lid.

§ 2. In die gevallen waarin door een gewest tot handhaving wordt overgegaan, komt de opbrengst van de verschuldigde administratieve geldboete waartoe de handhaving aanleiding geeft, toe aan het gewest dat de administratieve geldboete heeft opgelegd en geïnd.

**Art. 14.** Bijdrage van de gewesten in de aan de Single Service Provider verschuldigde beschikbaarheidsvergoeding, de eventuele mijlpaalvergoeding en in de gewestspecifieke kosten voor handhavingsvoertuigen en -personeel

§ 1. Zonder afbreuk te doen aan de gebeurlijke contractuele afspraken ter zake van een gewest met zijn concessiehouder(s), wordt de bijdrage van elk gewest in de door Viapass aan de Single Service Provider op basis van de DBFMO-overeenkomst verschuldigde beschikbaarheidsvergoeding, m.i.v. een eventuele mijlpaalvergoeding, berekend volgens een vaste verdeelsleutel.

Deze verdeelsleutel wordt initieel op basis van de verhouding van elk gewest in het geraamde aantal afgelegde kilometers door voertuigen bedoeld in artikel 1, 18°, bepaald als volgt :

- Vlaamse Gewest : 62,20 %;
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest : 2,18 %;
- Waalse Gewest 35,62 %.

§ 2. Zonder afbreuk te doen aan de in de vorige paragraaf vermelde verdeelsleutel die ongewijzigd blijft gelden ten aanzien van de Single Service Provider, wordt de verdeelsleutel vierjaarlijks aangepast in de verhouding tussen de gewesten onderling. Daartoe berekent Viapass om de vier jaar de werkelijk geconstateerde afgelegde kilometers in het voorgaande jaar om het in paragraaf 1 vermelde percentage te bepalen.

§ 3. Elke gewest draagt zelf de kosten voor de handhavingsvoertuigen en het - personeel die vereist zijn of zullen worden ingezet op vraag en volgens de behoeften van elk gewest. De verdeelsleutel, zoals vermeld in de eerste paragraaf, geldt niet voor de in deze paragraaf vermelde kosten, ook niet wanneer deze voorkomen in de beschikbaarheidsvergoeding.

#### **Art. 15.** Doorbetalingsverplichting

Er wordt door elk gewest bij decreet respectievelijk ordonnantie voorzien in een doorbetalingsverbintenis waarbij het gewest instaat voor de betaling van alle bedragen die onder de DBFMO-overeenkomst door Viapass aan de Single Service Provider verschuldigd zijn wanneer tijdens de looptijd van die overeenkomst, om welke reden ook, Viapass hier zelf niet (meer) voor zorgt of kan zorgen.

De in het vorige lid bedoelde doorbetalingsverbintenis van een gewest blijft beperkt tot het aandeel van dat gewest in de in het vorige lid bedoelde bedragen berekend volgens de in artikel 14, § 1, tweede lid bepaalde verdeelsleutel.

#### **Art. 16.** Aanrekenen van de boetes en kortingen in toepassing van de DBFMO-overeenkomst

§ 1. Indien op de aan de Single Service Provider onder de DBFMO-overeenkomst verschuldigde vergoedingen op basis van die DBFMO-overeenkomst enig bedrag wordt aangerekend, naar aanleiding van onder meer de toepassing van boetepunten, prestatiekortingen; beschikbaarheidskortingen, malussen, etc. komt de opbrengst daarvan toe aan het gewest op het grondgebied waarvan het feit, de gebeurtenis of het gegeven dat tot het in mindering te brengen bedrag aanleiding heeft gegeven, zich heeft voorgedaan. De verrekening hiervan gebeurt door de gewesten onderling en laat de betaling van de beschikbaarheidsvergoeding op basis van de in artikel 14, § 1, tweede lid bepaalde verdeelsleutel onverlet.

In alle andere gevallen, komt de in het vorige lid bedoelde opbrengst toe ten goede aan de gewesten volgens de in artikel 14, § 1, tweede lid, bepaalde verdeelsleutel.

#### **Art. 17.** Aanrekenen van bonussen

De bonus die onder de DBFMO-overeenkomst aan de Single Service Provider, bovenop de beschikbaarheidsvergoeding, verschuldigd is, wordt vergoed door het gewest dat de begunstigde is van de prestatie boven de in de DBFMO-vastgestelde prestatienorm. De verrekening hiervan gebeurt door de gewesten onderling en laat de betaling van de beschikbaarheidsvergoeding op basis van de in artikel 14, § 1, tweede lid bepaalde verdeelsleutel onverlet.

Indien het genot van dergelijke meerprestatie niet kan worden toegerekend aan een of meer gewesten op grond van het lokalisatiecriterium, zijnde de plaats waar de meerprestatie zich heeft voorgedaan, draagt elk gewest bij in de aan de Single Service Provider verschuldigde bonus volgens de in artikel 14, § 1, tweede lid bepaalde verdeelsleutel.

HOOFDSTUK III. — *De oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband, genaamd Viapass*

*Afdeling 1. — Oprichting van Viapass*

**Art. 18.** Oprichting, rechtsvorm en maatschappelijk kapitaal

§ 1. Het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest richten een gemeenschappelijke instelling op zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, genaamd "Viapass". Deze instelling, die rechtspersoonlijkheid geniet, neemt, als Interregionaal Samenwerkingsverband, de rechtsvorm aan van een publiekrechtelijk vormgegeven opdrachthoudende vereniging waarvan de kenmerken vastgesteld zijn door of krachtens de bepalingen van dit Akkoord.

De gewestregeringen stellen gezamenlijk de eerste statuten van Viapass vast. Latere wijzigingen aan de statuten worden door de Raad van Bestuur van Viapass aangenomen met inachtneming van de bepalingen van dit Akkoord en dienen door elke gewestregering te worden goedgekeurd. De statuten, evenals de latere wijzigingen ervan, worden in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

§ 2. De verbintenissen van Viapass hebben geen handelskarakter. Haar daden zijn geen daden van koophandel.

§ 3. Viapass is niet onderworpen aan de bepalingen van de wet van 31 januari 2009 betreffende de continuïteit van de ondernemingen noch aan die van de faillissementswet van 8 augustus 1997.

§ 4. Enkel de gewesten zijn lid van de vereniging.

Het kapitaal van de vereniging bedraagt 498.000 Euro. Dit bedrag wordt bij oprichting volledig volgestort, elk voor één derde, door het Vlaamse Gewest, door het Waalse Gewest en door het Brussels Hoofdstedelijke Gewest.

De in artikel 23, § 2, tweede lid bedoelde concessiehouders kunnen bijdragen in het in het vorige lid bedoelde gedeelte van het kapitaal van het gewest dat hen heeft aangeduid, evenwel zonder dat eerstgenoemden daardoor lid worden van de vereniging.

**Art. 19.** Maatschappelijk doel, taken en bevoegdheden

§ 1. Het maatschappelijk doel van Viapass bestaat uit het verzorgen van de samenwerking, de coördinatie en het overleg tussen de gewesten ten einde de doelstellingen bedoeld in de hoofdstukken II en III van dit Akkoord te verwezenlijken.

§ 2. Om de samenwerkings- en coördinatieopdracht bedoeld in de vorige paragraaf van dit Akkoord te kunnen uitvoeren, wordt Viapass ermee belast om in het kader van de Samenvoegingsovereenkomst bedoeld in artikel 1, 16° van dit Akkoord, na een beroep te hebben gedaan op de mededinging, in naam en voor rekening van de gewesten en, gebeurlijk, hun concessiehouder(s), met een Single Service Provider een DBFMO-overeenkomst te sluiten voor de inning van de kilometerheffing op de niet-geconcedeerde wegen respectievelijk de geconcedeerde wegen.

§ 3. Viapass vervult daarenboven in ieder geval de volgende taken en bevoegdheden :

1° het registreren van dienstverleners gevestigd op het grondgebied van één van de gewesten wanneer ze voldoen aan de voorwaarden vermeld in artikel 3 van de Beschikking van 6 oktober 2009, met inbegrip van het bezitten van het in artikel 3, b) van de voormelde Beschikking bedoelde certificaat van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen zoals beschreven in Bijlage IV van die Beschikking, of zolang het register wordt aangehouden door de federale overheid, het verzekeren van de betrokkenheid van de gewesten bij deze registratie;

2° het verlenen van advies aan de tolheffende instanties, rekening houdende met de algemene voorwaarden bedoeld in artikel 5 van de Beschikking van 6 oktober 2009 zoals die zijn opgenomen in de betrokken toelichtingverklaring, omtrent de door die dienstverleners, andere dan de Single Service Provider, met de tolheffende instanties af te sluiten dienstverleningsovereenkomsten;

3° het bijhouden van de lijst van ongeldig verklaarde voertuigapparatuur zoals bedoeld in artikel 7, derde lid, van de Beschikking van 6 oktober 2009;

4° het aansturen, opvolgen, bijsturen, controleren en sanctioneren, als gezamenlijk aanbestedende overheid, van de Single Service Provider;

5° het uitbetalen van de vergoedingen onder de DBFMO-overeenkomst aan de Single Service Provider;

6° het uitoefenen van controle op het doorstorten door de Single Service Provider van de opbrengst van de geïnde heffingen aan de tolheffende instanties;

7° het opvolgen, bijsturen en controleren van de andere dienstverleners;

8° het berekenen van de vergoeding aan de dienstverleners andere dan de Single Service Provider;

9° het uitoefenen van controle op het storten door de dienstverleners, andere dan de Single Service Provider van de volgens artikel 4 § 1 verschuldigde - heffing aan de tolheffende instanties;

10° het aanwijzen van een onafhankelijke bemiddelende instantie in de zin van artikel 10 van de Beschikking van 6 oktober 2009;

11° het instaan voor een actieve gezamenlijke communicatie naar gebruikers en belanghebbenden toe;

12° het opvolgen en zich toeleggen op technische innovatie en ontwikkelingen voor andere toegevoegde diensten verleend door dienstverleners aan gebruikers;

13° het voorzien in informatie en informatie-uitwisseling ten behoeve van het gewestelijk overleg rond verkeersstroomaanpassingen door ondermeer het opzetten en onderhouden van communicatiecampagnes waaronder een gezamenlijke website ([www.viapass.be](http://www.viapass.be));

14° het faciliteren van het overleg tussen de gewesten rond het uitwerken en aanpassen van het regelgevend kader inzake de kilometerheffing;

15° het verzamelen en bijhouden van de vereiste informatie als bedoeld in artikel 6 van de Beschikking van 6 oktober 2009 dewelke door de tolheffende instanties aan het Interregionaal Samenwerkingsverband ter beschikking moeten worden gesteld;

16° het verstrekken aan de federale overheid van de in punt 15° bedoelde informatie;

17° het periodiek uitvoeren van financiële en kwalitatieve audits bij de dienstverleners, m.i.v. de Single Service Provider;

18° het instaan voor de operationele coördinatie in het handavingscentrum;

19° het ontvangen (één-loket-functie) van aanvragen tot vrijstellingen van de heffing die volgens artikel 9, § 3 aan Viapass worden gericht, het adviseren van deze aanvragen ten behoeve van de gewesten, het doorsturen ervan aan de gewesten en het bezorgen van de gewestbeslissingen inzake de aanvragen tot vrijstelling aan de aanvrager;

20° het instaan voor het doorgeven van de gebruiksgegevens, ontdaan van privacygevoelige informatie, verkregen van de Single Service Provider, aan de gewesten ten behoeve van andere beleidsdoelinden inzake vervoer en mobiliteit.

**Art. 20.** Adviesbevoegdheid van Viapass

Viapass zal bovendien wanneer de gewestregeringen haar daar gezamenlijk om verzoeken, advies verlenen over alle aangelegenheden die kaderen binnen het haar opgedragen maatschappelijk doel.

**Art. 21.** Bijkomende taken

De gewestregeringen kunnen, al dan niet op voorstel van de Raad van Bestuur van Viapass, elk bij besluit, beslissen om de taken van Viapass aan te vullen, binnen de perken van het maatschappelijk doel van Viapass, zoals omschreven in artikel 19, § 1. Een gewestregering kan het besluit slechts aannemen na akkoord van de andere gewestregeringen.

*Afdeling 2. — Organen, samenstelling en werking*

**Art. 22.** Organen

De organen van Viapass zijn :

1° de Raad van Bestuur;

2° het Directiecomité.

**Art. 23.** Samenstelling van de raad van bestuur

§ 1. Viapass wordt bestuurd door een raad van bestuur.

§ 2. De leden van de raad van bestuur worden, per gewest, aangeduid door de betrokken gewestregering. Het mandaat is hernieuwbaar. Zonder afbreuk te doen aan hetgeen is bepaald in paragraaf 4, kan een bestuurder te allen tijde door het gewest dat hem heeft aangeduid, worden ontslagen.

Een gewestregering kan een publiekrechtelijk of privaatrechtelijk vormgegeven concessiehouder tot bestuurder benoemen. In dat geval wijst deze rechtspersoon onder zijn bestuurders, zijn leden van het directiecomité of zijn statutaire of contractuele leidinggevende personeelsleden een fysieke persoon als vaste vertegenwoordiger aan die belast wordt met de uitvoering van de opdracht in naam en voor rekening van de rechtspersoon. Deze vertegenwoordiger is burgerrechtelijk en strafrechtelijk aansprakelijk alsof hij zelf de betrokken opdracht in eigen naam en voor eigen rekening zou volbrengen, onverminderd de hoofdelijke aansprakelijkheid van de rechtspersoon die hij vertegenwoordigt. Deze laatste mag zijn vertegenwoordiger niet ontslaan zonder tegelijk een opvolger te benoemen.

§ 3. Ten hoogste twee derde van de leden van de raad van bestuur mag van hetzelfde geslacht zijn. Indien rechtspersonen deel uitmaken van de raad van bestuur, bepaalt hun vertegenwoordiger het geslacht.

Met het oog op het bereiken van dit quorum plegen de gewesten en in voorkomend geval, de concessiehouder overleg, vooraleer tot aanduiding over te gaan.

§ 4. Het mandaat van de leden loopt af op de datum waarop de verkiezingen van de leden van de gemeenschaps- en gewestparlementen plaatsvinden, of naargelang het geval, bij het einde van de vereniging. De leden blijven hun mandaten verder waarnemen totdat de betrokken gewestregering in hun vervanging voorziet. De leden, wiens mandaten werden toegekend vóór 25 mei 2014, blijven hun mandaat vervullen tot de eerstvolgende verkiezingen van de leden van de gemeenschaps- en gewestparlementen na deze verkiezingen in 2014.

§ 5. Zonder afbreuk te doen aan hetgeen is bepaald in paragraaf 1 en 2, beraadslagen de leden van de raad van bestuur gezamenlijk doch vormen, per gewest dat hen heeft aangeduid, één delegatie die binnen de raad van bestuur beschikt over één stem. De besluitvorming binnen de raad van bestuur gebeurt met consensus.

Binnen elke in het vorige lid bedoelde gewestelijke delegatie wordt een delegatieleider aangeduid. Eén van de delegatieleiders neemt de taak van voorzitter van de raad van bestuur op; de twee anderen deze van ondervoorzitter.

**Art. 24.** Onverenigbaarheden

§ 1. Het mandaat van lid van de Raad van Bestuur van Viapass is onverenigbaar met :

1° een mandaat in het Europees Parlement, de Kamer van volksvertegenwoordigers, de Senaat, het Vlaams Parlement, het Waals Parlement en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement;

2° het ambt van minister of staatssecretaris;

3° de hoedanigheid van bestuursorgaan, lid van een bestuursorgaan of personeelslid van een dienstverlener of een onderaannemer van een dienstverlener.

§ 2. Wanneer een bestuurder de bepalingen van § 1 overtreedt, beschikt hij over een termijn van drie maanden om de mandaten of functies die tot de onverenigbaarheid aanleiding geven, neer te leggen.

Als de bestuurder nalaat de onverenigbare mandaten of functies neer te leggen, wordt hij/zij na afloop van de in het eerste lid bepaalde termijn van rechtswege geacht zijn mandaat in Viapass te hebben neergelegd, zonder dat dit afbreuk doet aan de rechtsgeldigheid van de handelingen die hij/zij inmiddels heeft gesteld of van de beraadslagingen waaraan hij/zij inmiddels heeft deelgenomen. In zijn/haar vervanging wordt voorzien overeenkomstig de bepalingen van de statuten.

**Art. 25.** Bevoegdheden van de raad van bestuur

De raad van bestuur bepaalt het beleid van Viapass opdat de vereniging tegemoet kan komen aan de haar opgelegde taken en bevoegdheden en de realisatie van haar maatschappelijk doel. Onverminderd de mogelijkheid tot delegatie aan het directiecomité, beschikt de raad van bestuur over de volheid van bevoegdheid en houdt toezicht op de activiteiten van het directiecomité. De raad van bestuur stelt een huishoudelijk reglement op.

**Art. 26.** Directiecomité

Er wordt binnen Viapass een directiecomité opgericht samengesteld uit de administrateur-generaal bedoeld in artikel 28, de voorzitter van de raad van bestuur en de twee ondervoorzitters.

Binnen het directiecomité geldt een taalverhouding van 2 Nederlandstaligen en 2 Franstaligen. De voorzitter van

de raad van bestuur en de administrateur-generaal zijn van een andere taalrol. Het mandaat van lid van het directiecomité heeft een duurtijd die samenvalt met deze van de leden van de Raad van Bestuur en is hernieuwbaar.

**Art. 27. Bevoegdheden van het Directiecomité**

§ 1. Het directiecomité is belast met het beheer van de activiteiten van Viapass en met de tenuitvoerlegging van de besluiten van de raad van bestuur.

§ 2. De raad van bestuur bepaalt de werking en de verdere bevoegdheden van het directiecomité.

§ 3. Onverminderd de vertegenwoordigings-bevoegdheid van de administrateur-generaal binnen de perken van de drie gewestregeringen, voor een duurtijd die overeenstemt met deze van de leden van de Raad van Bestuur. Hij/Zij kan alleen worden ontslagen door de drie gewestregeringen.

Viapass kan ook worden vertegenwoordigd door een bijzondere gevolmachtigde.

**Art. 28. De administrateur-generaal**

De dagelijkse leiding van het personeel en de uitvoering van de beslissingen van het directiecomité en de vertegenwoordiging van Viapass in dat kader, worden toevertrouwd aan de administrateur-generaal wordt aangeduid door de drie gewestregeringen, voor een duurtijd die overeenstemt met deze van de leden van de Raad van Bestuur. Hij/Zij kan alleen worden ontslagen door de drie gewestregeringen.

De rechten en plichten van de administrateur-generaal worden geregeld in een arbeidsovereenkomst opgesteld overeenkomstig de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten.

*Afdeling 3. — Personeel*

**Art. 29. Personeel**

§ 1. Voor het vervullen van haar opdrachten beschikt Viapass over personeel dat bij arbeidsovereenkomst wordt aangeworven.

Het personeel wordt, binnen het personeelskader en de beschikbare kredieten, aangeworven op basis van een functieomschrijving en na externe oproep tot de kandidaten. Voorafgaand aan de externe oproep stelt Viapass aan de personen, die voor rekening en in de opdracht van de gewesten, deel uitmaken van het Project Management Office, dat de aanduiding van de Single Service Provider begeleidt, een voorstel van arbeidsovereenkomst of terbeschikkingstelling voor.

§ 2. Op aanvraag van Viapass kunnen personeelsleden van de administraties van de partijen ter beschikking van Viapass worden gesteld of hiertoe verlof van opdracht krijgen.

§ 3. De personeelsleden van Viapass of ter beschikking gesteld van Viapass oefenen hun functie op loyale, zorgvuldige en integere wijze uit. Buiten de uitoefening van hun ambt vermijden de personeelsleden elke handelwijze die het vertrouwen van het publiek in hun dienst kan aantasten. Zij eerbiedigen de door de raad van bestuur vast te stellen deontologische code.

**Art. 30. Personeels- en taalkader**

Op basis van de functiebeschrijvingen, bedoeld in artikel 29, § 1, legt de raad van bestuur het personeels- en taalkader vast. Het personeelskader vermeldt naast de betrekking van administrateur-generaal, de overige betrekkingen.

Bij de opstart van Viapass wordt het maximum personeelsaantal bepaald op 13 personeelsleden, met inbegrip van de administrateur-generaal. In het geval het personeelsaantal op een later tijdstip meer dan 18 zou worden, zal in er in de Raad van Bestuur een reflectie gevoerd worden over het beheer van het agentschap.

*Afdeling 4. — Boekhouding, budgettair toezicht en controle van de rekeningen*

**Art. 31. Boekhouding**

Viapass is onderworpen aan de wet van 17 juli 1975 met betrekking tot de boekhouding van de ondernemingen. Zij voert haar boekhouding per kalenderjaar.

**Art. 32. Budgettair toezicht en controle van de rekeningen**

Viapass is met toepassing van artikel 50 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 tot financiering van de gemeenschappen en de gewesten onderworpen aan de controle van het Rekenhof.

*Afdeling 5. — Toezicht*

**Art. 33. Regeringscommissarissen**

Viapass is onderworpen aan het toezicht van de Vlaamse Regering, de Waalse Regering en de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze controle wordt uitgeoefend door bemiddeling van drie regeringscommissarissen. Elke gewestregering duidt één regeringscommissaris aan. De regeringscommissarissen beschikken over een uniforme bezoldiging die door de drie gewestregeringen in onderling overleg wordt bepaald.

**Art. 34. Beroep met schorsende werking**

§ 1. De regeringscommissarissen worden uitgenodigd op alle vergaderingen van de Raad van Bestuur en van het Directiecomité. Zij kunnen aan deze vergaderingen deelnemen met raadgevende stem.

§ 2. Binnen een termijn van vier volle dagen oefenen één of meerdere regeringscommissarissen, na een gezamenlijke beslissing daartoe van de drie regeringscommissarissen als college, een beroep uit bij de gewestregering die hen heeft benoemd, tegen elke beslissing die door het college van regeringscommissarissen in strijd wordt geacht met dit Akkoord, de statuten van de vereniging, de wet of het algemeen belang.

Het beroep heeft een schorsende werking.

De termijn van vier dagen begint te lopen vanaf de dag van de vergadering waarop de beslissing is genomen, voor zover de regeringscommissarissen regelmatig daarvoor zijn opgeroepen, of in het tegenovergestelde geval, vanaf de dag waarop zij daarvan kennis hebben gekregen.

Als een of meerdere regeringscommissarissen het in het eerste lid bedoelde beroep uitoefenen, beschikt de meest gereede gewestregering waarbij het beroep aanhangig is gemaakt, over een termijn van dertig dagen te rekenen van dezelfde dag als die bedoeld in het vorige lid om, na eensluidend advies van de overige gewestregeringen, de beslissing van Viapass te vernietigen. Na afloop van die termijn zonder dat een vernietiging is tussengekomen, is de beslissing van Viapass definitief. De termijn van dertig dagen kan voor het verstrijken van die termijn met een nieuwe termijn van tien dagen verlengd worden bij eensluidende beslissing daartoe van de drie gewestregeringen.

De beslissing tot verlenging of vernietiging wordt bij aangetekend schrijven met ontvangstbericht aan Viapass

meegedeeld. Een afschrift wordt ook per gewone brief gestuurd aan de drie regeringscommissarissen.

§ 3. Bij gebrek aan een collegiale beslissing van de drie regeringscommissarissen zoals bedoeld in paragraaf 2, kunnen één of meerdere regeringscommissarissen een beroep met schorsende werking zoals bedoeld in diezelfde paragraaf instellen bij de gewestregering die hem heeft aangesteld.

In voorkomend geval, zoals in die gevallen waarin een gewestregering rechtstreeks een beslissing van een orgaan van Viapass wenst te vernietigen, is een eensluidende beslissing daartoe vereist van de drie gewestregeringen binnen een termijn van vijftienveertig dagen, verlengbaar met een termijn van tien dagen, nadat het beroep door de regeringscommissaris is ingesteld respectievelijk binnen een termijn van vijftienveertig dagen te rekenen vanaf de datum waarop de kwestieuze beslissing is genomen.

§ 4. In de uitoefening van hun opdrachten beschikken de regeringscommissarissen over de ruimste bevoegdheden. Zij kunnen te allen tijde en ter plaatse inzage krijgen in de boeken, de briefwisseling, de notulen en, in het algemeen, in alle stukken en boekhoudkundige stukken van Viapass. Ze krijgen tijdig alle stukken in verband met de geagendeerde vraagstukken van de Raad van Bestuur en het Directiecomité toegestuurd.

§ 5. De regeringscommissarissen kunnen van alle bestuurders, personeelsleden en beambten iedere uitleg of inlichting eisen en kunnen alle verificaties verrichten die hen nodig lijken voor de uitvoering van hun opdrachten.

§ 6. De regeringscommissarissen mogen de inlichtingen waarvan ze in het kader van hun opdrachten in kennis zijn gesteld, niet gebruiken noch verspreiden als het gebruik of de verspreiding van deze inlichtingen van dien aard is dat het/ze nadeel berokkent aan de belangen van Viapass.

#### **Art. 35.** Jaarlijks activiteitenverslag

Viapass maakt een jaarlijks activiteitenverslag op. Dat verslag wordt gelijktijdig aan de drie gewestregeringen overgemaakt uiterlijk tegen 15 april van het jaar dat volgt op het jaar waarop het betrekking heeft.

De gewestregeringen brengen jaarlijks, uiterlijk tegen 15 juni, verslag uit aan de betrokken wetgevende vergaderingen over de activiteiten van Viapass.

Het jaarverslag wordt uiterlijk tegen 15 juni bekendgemaakt op [www.viapass.be](http://www.viapass.be).

### *Afdeling 6. — De financiering, het budget en de rekeningen*

**Art. 36.** § 1. De verdeling van de bijdragen van de Partijen bij dit Akkoord aan de werking van Viapass wordt bepaald op basis van de volgende beginselen :

- het budget van Viapass wordt jaarlijks vastgesteld;
- bij de vaststelling van het budget wordt er rekening mee gehouden dat Viapass haar kosten ten gevolge van de aan de Single Service Provider onder de DBFMO-overeenkomst verschuldigde vergoedingen mag doorrekenen aan de tolheffende instanties met toepassing, op het niveau van elk gewest, van de verdeelsleutel bedoeld in artikel 14, § 1, tweede lid van dit Akkoord;
- de bijdrage van de gewesten in de overige kosten van Viapass bedraagt, voor alle gewesten samen, maximum 1.954.909 Euro. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de gezondheidsindex. De verdeling van de bijdrage van de gewesten in die kosten gebeurt volgens de volgende verdeelsleutel :
- Vlaanderen : 54 %;
- Waalse Gewest : 40 %;
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest : 6 %.

§ 2. Wanneer een gewest personeel ter beschikking stelt van Viapass zonder dat deze kost moet worden gedragen door Viapass, wordt dit door de betrokken deelstaat afgetrokken van het bedrag dat hij bijdraagt aan het budget van Viapass.

§ 3. Wanneer bijkomende taken aan Viapass worden toevertrouwd door een gewestregering, dient de aanvragende deelstaat in te staan voor de financiële verantwoordelijkheid. Wanneer de bijkomende taak is toevertrouwd aan Viapass op gezamenlijke beslissing van de drie gewestregeringen, geldt de in de eerste paragraaf bepaalde verdeelsleutel.

§ 4. De begroting en de rekeningen, aangenomen door de raad van bestuur, worden goedgekeurd door de Ministers van Financiën van de drie gewestregeringen.

Het in de eerste paragraaf vermelde jaarlijks budget kan worden aangepast na eensluidende beslissingen van de gewestregeringen en in zoverre de bevoegde parlementen met die budgetaanpassing instemmen.

Wanneer de goedkeuring van de begroting vertraging oploopt, wordt de begroting van het vorige jaar verlengd onder het stelsel van de voorlopige twaalfden.

§ 5. Kwijting aan de bestuurders wordt verleend, gezamenlijk, door de Ministers van Financiën van elk van de gewestregeringen.

### *HOOFDSTUK IV. — Slotbepalingen*

**Art. 37.** Binnen één maand na zijn aanwijzing stelt de Raad van Bestuur van Viapass het reglement van inwendige orde op.

**Art. 38.** De Partijen zullen zo snel mogelijk alle noodzakelijke maatregelen treffen die vereist zijn voor de uitvoering van dit Akkoord, na de inwerkingtreding van dit akkoord.

**Art. 39.** Zodra de Raad van Bestuur van Viapass operationeel is, treedt Viapass in alle rechten en plichten van het Vlaamse Gewest optredende als gezamenlijk aanbestedende overheid in het kader van de Samenvoegingsovereenkomst bedoeld in artikel 1, 16°, van dit Akkoord, met inbegrip van de rechten en plichten betreffende de hangende en toekomstige rechtsgedingen in dat verband.

**Art. 40.** Dit Akkoord wordt gesloten voor een duur van minstens 12 jaar en in ieder geval voor de duur van de DBFMO-overeenkomst, met inbegrip van haar eventuele verlenging.

- Tijdens de duur van de vereniging is geen uittreding mogelijk.



- Minstens 12 maanden voor het einde van de DBFMO-overeenkomst onderhandelen de Partijen omtrent een mogelijke verdere samenwerking.

**Art. 41.** Het 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 initiatieven nemen.

**Art. 42.** Teneinde de betwistingen inzake de interpretatie en de uitvoering van dit Akkoord te beslechten, wordt een samenwerkingsgerecht opgericht samengesteld uit een vertegenwoordiger van elk gewest, aangeduid door hun respectieve regeringen.

De werkingskosten van het samenwerkingsgerecht worden ten laste genomen door elke gewestregering volgens gelijke delen.

De procedure voor dit rechtscollege wordt gevolgd conform de bepalingen terzake van de wet van 23 januari 1989 op het rechtscollege bedoeld bij artikel 92bis, §§ 5 en 6, en artikel 94, § 3, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Brussel, op 30 januari 2014, in 3 originelen (in het Frans en in het Nederlands).

Voor het Vlaamse Gewest :

De minister-president van de Vlaamse Regering  
en Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid,  
K. PEETERS

De viceminister-president van de Vlaamse Regering  
en Vlaamse minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding,  
Mevr. I. LIETEN

De viceminister-president van de Vlaamse Regering  
en Vlaamse minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand,  
G. BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,  
Mevr. H. CREVITS

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,  
Mevr. J. SCHAUVLIEGE

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport,  
Ph. MUYTERS

Voor het Waalse Gewest :

De minister-president van de Waalse Gewestregering,  
R. DEMOTTE

De viceminister-president van de Waalse Regering  
en Waalse minister van Begroting, Financiën, Werk en opleiding, Sport en Luchthavens,  
A. ANTOINE

De Waalse minister van Openbare Werken, Landbouw, Platteland, Natuur, Bos en Erfgoed,  
C. DI ANTONIO

De Waalse minister van Milieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit,  
Ph. HENRY

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
en Brussels Minister van Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening en Monumenten & Landschappen,  
Openbare Netheid, Ontwikkelingssamenwerking en Gewestelijke Statistiek,  
R. VERVOORT

De Brusselse minister van Energie, Leefmilieu en Stadsvernieuwing,  
Mevr. E. HUYTEBROECK

De Brusselse minister van Financiën en Begroting, Openbaar Ambt en Externe betrekkingen,  
G. VANHENGEL

De Brusselse minister van Openbare Werken,  
Vervoer, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en de Haven van Brussel,  
B. GROUWELS

De Brusselse staatssecretaris van Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,  
B. DE LILLE