283 (2024-2025) — N° 1

PARLEMENT WALLON

SESSION 2024-2025

20 JUIN 2025

PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes

2e session de la XIIe législature

site web : www.parlement-wallonie.be
courriel : courriel@parlement-wallonie.be

RÉSUMÉ

L'objectif du présent projet de décret vise à modifier le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes.

Il poursuit essentiellement les objectifs suivants :

- *assurer la transposition partielle la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures ;*
- *mettre le décret du 16 juillet 2015 en concordance avec la transposition, dans le droit de la Région wallonne, de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union, par le décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier ;*
- *ajouter une définition de « transport par route de marchandises ».*

EXPOSÉ DES MOTIFS

A. Présentation générale

Le présent projet de décret vise à modifier plusieurs dispositions du décret du 16 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes.

Il poursuit essentiellement les objectifs suivants :

- assurer la transposition partielle la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures ;
- mettre le décret du 16 juillet 2015 en concordance avec la transposition, dans le droit de la Région wallonne, de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union, par le décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier ;
- ajouter une définition de « transport par route de marchandises ».

B. Transposition de la directive (UE) 2022/362

La directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures n'exige actuellement que peu d'adaptations au décret existant. En effet :

- la directive introduit un certain nombre de modifications, telles que l'extension de son champ d'application aux véhicules légers et la préférence donnée aux péages par rapport aux droits d'usage, qui toutefois ne sont pas pertinentes pour le prélèvement kilométrique (qui concerne un péage ne s'appliquant qu'aux poids lourds) ;
- la variation obligatoire des péages en fonction des émissions de CO_2 n'est pas mise en oeuvre actuellement, car les Régions et la Société de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) font appel à la possibilité de report pour les systèmes de péage existants couverts par un contrat de concession ou un accord à long terme, comme prévu à l'article 7, §§7 et 8, de la directive révisée 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières ;
- les modifications apportées à la directive (UE) 2019/520 du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union ne concernent que l'annexe I à cette directive relative aux données à fournir dans le cadre d'une recherche automatique, pour laquelle l'Autorité fédérale est compétente.

C. Compétence régionale pour les matières réglées par la directive (UE) 2022/362

La compétence de la Région wallonne pour transposer la directive (UE) 2022/362 se fonde sur les articles 6, §1er, X, 1°, et 6, §1er, X, 2°*bis*, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en vertu desquels les Régions sont compétentes pour « les routes et leurs dépendances », ainsi que pour « le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges ».

D. Concertation avec les autres Régions

Le prélèvement kilométrique pour poids lourds a été conçu dès l'origine comme un péage harmonisé à l'échelle du territoire des trois Régions du pays. C'est pourquoi, il est chapeauté par un accord de coopération des trois Régions, à savoir l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92*bis*, §1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Afin de préserver cette harmonisation, le présent projet de décret est le fruit d'une concertation étroite des représentants des trois Régions sous l'égide de l'organisme interrégional Viapass.

La Région flamande et la Région de Bruxelles-capitale ont déjà intégré dans leur législation respective les modifications qui correspondent à celles prévues par le présent projet de décret via les actes suivants, dont l'entrée en vigueur est fixée le 1er juillet 2025 :

- het decreet van 3 mei 2024 tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 (*M.B.* du 22/05/2024) ;
- l'ordonnance du 16 mai 2024 modifiant l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette (*M.B.* du 11/06/2024).

E. Adaptations terminologiques

De nombreuses disposition du présent projet de décret visent à harmoniser la terminologie du décret du 16 juillet 2015 avec celle de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (dite ci-après « directive SET »), transposée par le décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier.

Ainsi, notamment :

– les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;
– les mots « le prestataire de services désigné » sont remplacés par les mots « le prestataire de services principal » ;
– les mots « les prestataires de services » sont remplacé par les mots « les prestataires de services [et/ou] le prestataire de services principal » ;
– les mots « le redevable » sont remplacés, selon le cas, par les mots « le détenteur du véhicule » ou « l'utilisateur ».

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

Cet article précise que le projet de décret transpose partiellement la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Suite à une observation du Conseil d'État dans son avis n° 77.662/4, dans la mesure où de nombreuses dispositions du projet de décret visent à harmoniser la terminologie du décret du 16 juillet 2015 avec celle de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union, il est précisé également que le projet de décret transpose partiellement ladite directive.

Article 2

Cet article modifie l'article 1er du décret du 16 juillet 2015 qui mentionne les directives européennes que ce projet de décret transpose, en remplaçant l'alinéa 1er par un nouvel alinéa.

Il s'agit de compléter l'énumération des directives qui modifient la directive 1999/62/CE en y citant aussi la directive (UE) 2022/362 visée à l'article 2 du présent projet de décret. Par ailleurs, le titre de la directive 1999/62/CE est modifié comme le prévoit l'article 1er de la directive (UE) 2022/362 précitée. Ainsi, l'intitulé originel (« relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ») est modifié en « relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières ».

Article 3

Cet article modifie l'article 2 du décret du 16 juillet 2015 qui contient une liste de définitions.

Il insère tout d'abord un nouvel alinéa en tête de l'article 2 afin de rendre applicable, dans le cadre du décret du 16 juillet 2015, les définitions prévues à l'article 2, alinéa 1er, du décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier. Ledit décret du 16 juin 2022 a en effet vocation à régir tous les systèmes de télépéage routier. Or le décret du 16 juillet 2015 met en oeuvre un système de télépéage particulier dans le cadre du prélèvement kilométrique pour poids lourds. Il doit donc être lu en fonction des définitions prévues par le décret du 16 juin 2022, sauf dispositions contraires.

À l'alinéa 1er de l'article 2, devenant l'alinéa 2 à la suite de l'insertion du nouvel alinéa visé ci-dessus, plusieurs définitions sont adaptées :

– 3° classe d'émission Euro : la définition est adaptée afin de tenir compte de la modification du titre de la directive 1999/62/CE (cf. le commentaire de l'article 3 *supra*) et d'ajouter la classe « moins polluant qu'Euro VI, y compris les véhicules à émission nulle », telle que prévue par la directive (UE) 2022/362 ;

– 4° déclaration de secteur de SET : le concept défini (« déclaration de secteur de SET ») est remplacé par celui de « déclaration de secteur à péage » et la définition est adaptée dans un souci d'ajustement aux dispositions de la directive SET et du décret du 16 juin 2022 ;

– 10° prestataire de services : la définition est adaptée dans un souci d'ajustement à la directive SET et au décret précité ;

– 11° prestataire de services désigné (Single Service provider) : le concept défini originellement (« prestataire de services désigné (Single Service provider) » est remplacé par celui de « prestataire de services principal » et sa définition est adaptée, dans un souci d'ajustement à la directive SET et au décret précité ;

– 12° contrat DBFMO : comme conséquence de la modification visée au tiret qui précède, la définition est adaptée en remplaçant les mots « prestataire de services désigné » par ceux de « prestataire de services principal » ;

– 15° secteur à péage : la définition est adaptée dans un souci d'ajustement à la directive SET et au décret du 16 juin 2022 précité.

Dans le même alinéa 1er, devenant l'alinéa 2, le 5°, ayant pour objet la définition de « dispositif d'enregistrement électronique », est supprimé. En effet, l'harmonisation de la terminologie du décret du 16 juillet 2015 avec celle de la directive (UE) 2019/520 implique de remplacer la notion de « dispositif d'enregistrement électronique » par celle d'« équipement embarqué ». Or, comme l'a observé le Conseil d'État dans son avis n° 77.662/4, la notion d'« équipement embarqué » ne requiert pas de définition dans le décret du 16 juillet 2015 car elle est déjà définie à l'article 2, alinéa 1er, du décret du 16 juin 2022.

Dans le même alinéa, trois nouvelles définitions sont ajoutées :

– 19° utilisateur : une définition de ce mot est ajoutée pour faire le lien avec la directive SET et le décret du 16 juin 2022 (cf. l'article 2, 30°, de ce décret) ;

– la notion de « transport par route de marchandises » apparaît dans la définition de « véhicule » figurant à l'article 2, 16°, du décret du 16 juillet 2015. Son interprétation ayant donné lieu à des controverses, l'ajout dans le décret d'une définition de cette notion est proposé. La notion de « transport par route de marchandises » a une portée large : il s'agit du transport par route de tous biens (denrées, matières, produits manufacturés, animaux, etc..) pouvant être chargés ou déchargés d'un véhicule, y compris des

déchets, des produits de démolition ou de ta terre. Il est indifférent que ces biens soient ou non transportés à des fins de vente. La définition proposée précise que le transport par route d'outils, de machines-outils ou de véhicules-outils constitue aussi du transport par route de marchandises, comme le confirme l'article 6, §9, c), de la directive 1999/62/CE, telle que modifié par la directive (UE) 2022/362. Le transport par route de biens par des outils, des machines-outils ou des véhicules-outils tombe également dans le champ d'application du prélèvement kilométrique pour poids lourds ;

– une définition de « véhicule à émission nulle » est ajoutée. Cette définition correspond à celle de la directive 1999/62/CE, telle que modifiée par la directive 2022/362/UE (cf. l'article 2, alinéa 1er, 29°).

Article 4

Cet article apporte une simple adaptation terminologique à l'article 4, alinéa 2, du décret du 16 juillet 2015.

Article 5

Cet article améliore la rédaction du paragraphe 1er de l'article 5 du décret du 16 juillet 2015, qui précise qui est le redevable du prélèvement kilométrique. Il apporte par ailleurs diverses adaptations terminologiques aux autres paragraphes du même article. Il supprime, au surplus, le paragraphe 4 qui fait double-emploi avec l'article 16, §1er, du décret précité.

Article 6

Cet article complète l'article 9 relatif aux exonérations en indiquant que les véhicules exonérés sont repris dans une liste mise à jour régulièrement.

Article 7

Cet article remplace l'intitulé du chapitre VI du décret du 16 juillet 2015 par un nouvel intitulé. Il s'agit d'une adaptation terminologique.

Article 8

Cet article apporte, à l'article 10 du décret du 16 juillet 2015 qui concerne le contrat conclu entre un utilisateur et un prestataire de services ou le prestataire de services principal, les modifications suivantes :

1. il adapte le paragraphe 1er, alinéa 1er, de cet article 10 sur le plan terminologique ;
2. il remplace l'alinéa 2 de ce même paragraphe 1er par un nouvel alinéa qui vise à indiquer les tâches principales que doivent remplir les prestataires de services et le prestataire de services principal, tâches qui ne sont pas limitées à la perception du prélèvement kilométrique, mais comprennent également le calcul et le transfert du prélèvement ;
3. il remplace les deux premiers alinéas du paragraphe 2 de l'article 10, qui concerne les documents à présenter par l'utilisateur afin de déterminer la bonne classification de son véhicule, par 4 nouveaux alinéas. Le nouveau texte se caractérise par les éléments suivants :

   – il précise plus clairement qu'en ce qui concerne la MMA et la classe d'émission, à défaut de preuve concluante des paramètres réellement applicables lors de la conclusion du contrat, les taux les plus élevés seront et resteront d'application jusqu'à ce que l'utilisateur produise une preuve concluante de ces paramètres ;

   – il prévoit désormais explicitement que les prestataires de services et le prestataire de services principal ont l'obligation de vérifier l'exactitude des documents présentés ;

   – enfin, conformément au nouvel article 7*undecies*, 2*bis*, alinéa 2, de la directive 1999/62/CE révisée, il prévoit que le détenteur du véhicule est autorisé à communiquer par voie électronique la classe d'émission du véhicule avant d'emprunter une route. La directive oblige les États membres à prévoir ce droit dans leur législation.

Articles 9 et 10

Ces articles se limitent à apporter des adaptations terminologiques aux articles 11 et 12 du décret du 16 juillet 2015.

Article 11

Cet article remplace l'article 13 du décret du 16 juillet 2015 par un nouvel article comportant désormais deux paragraphes.

Le paragraphe 1er correspond, moyennant une série d'adaptations terminologiques, au texte de l'article 13 originel, qui concerne les cas dans lesquels un prestataire de services ou le prestataire de services principal peuvent suspendre le contrat de services de péage qu'ils ont conclu avec un utilisateur.

Le paragraphe 2 est nouveau. Il concerne la tenue par les prestataires de services et le prestataire de services principal d'une liste des équipements embarqués invalidés, telle que visée à l'article 21 du décret du 16 juin 2022. Une telle liste doit être établie, mise à jour quotidiennement et communiquée quotidiennement au percepteur de péage par les prestataires de services précités.

Article 12

Cet article modifie l'article 14 du décret du 16 juillet 2015 qui concerne les services fournis à l'utilisateur par le prestataire de services ou le prestataire de services principal.

À l'alinéa 1er de l'article 14, il remplace le 1° par un nouveau 1° qui se différencie essentiellement de l'ancien en ce que, pour les exigences auxquelles doivent répondre les équipements embarqués, il est renvoyé aux exigences fixées par les règlements européens pris en exécution de la directive SET. Il s'agit plus particulièrement du règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission du 28 novembre 2019 et du règlement

d'exécution (UE) 2020/204 de la Commission du 28 novembre 2019.

Pour le surplus, l'article 14 du projet de décret n'apporte que des modifications d'ordre terminologique à l'article 14 du décret du 16 juillet 2015.

Article 13

Cet article se limite à apporter des adaptations terminologiques à l'article 15 du décret du 16 juillet 2015.

Article 14

Cet article se limite à changer l'intitulé du chapitre VII en « L'équipement embarqué » conformément à la terminologie de la directive SET et du décret du 16 juillet 2022.

Article 15

Cet article se limite, pour l'essentiel, à apporter des adaptations terminologiques à l'article 16 du décret du 16 juillet 2015.

Le remplacement du premier alinéa du paragraphe 2 par un nouvel alinéa se justifie par le souci de mieux préciser les obligations qui pèsent sur l'utilisateur. Ces obligations font écho à celles prévues par le règlement délégué (UE) 2020/203 qui, en son article 3, 2.2, prévoit que « les utilisateurs du SET prennent toutes les mesures possibles pour garantir que l'équipement embarqué soit opérationnel pendant que le véhicule circule dans un secteur du SET nécessitant un équipement embarqué ».

Article 16

Cet article se limite à apporter des adaptations terminologiques à l'article 17 du décret du 16 juillet 2015.

Article 17

Cet article change l'intitulé du chapitre VIII du décret du 16 juillet 2015 en « Agrément des prestataires de services » afin de s'aligner sur les dispositions de la directive SET et du décret du 16 juillet 2022 qui imposent l'obtention d'un « agrément », et non d'une « autorisation d'accès », pour fournir des services de péage.

Article 18

Cet article remplace l'article 18 du décret du 16 juillet 2015 qui concerne désormais l'agrément des prestataires de services, et non plus « l'autorisation d'accès », par un nouvel article qui diffère de l'ancien essentiellement sur les points suivants :

1. il pose le principe de l'interdiction de fournir des services relatifs au prélèvement kilométrique sans avoir obtenu l'agrément visé à l'article 11 du décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier ;
2. il précise les conditions d'octroi de l'agrément par le percepteur de péage. Il est à noter que ces conditions ne diffèrent pas de celles déjà décrites actuellement dans les déclarations de secteur à péage visées à l'article 2, alinéa 1er, 4°, du décret du 16 juillet 2015 et, donc déjà d'application actuellement.

Article 19

Cet article apporte des adaptations d'ordre terminologique à l'article 19 du décret du 16 juillet 2015 qui concerne la déclaration de péage que doivent transmettre quotidiennement les prestataires de services et le prestataire de services principal au percepteur de péage, ainsi que le transfert au percepteur de péage du prélèvement kilométrique qu'ils ont perçu.

La notion de « déclaration de péage » est définie à l'article 2, §1er, 6°, du décret du 16 juillet 2022.

Article 20

Cet article se limite à apporter une adaptation terminologique à l'article 21 du décret du 16 juillet 2015 qui concerne la prescription du prélèvement kilométrique.

Article 21

Cet article se limite à apporter des adaptations terminologiques à l'article 22 du décret du 16 juillet 2015 qui concerne les infractions au décret et les amendes administratives applicables.

PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité et des Infrastructures,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre de la Mobilité et des Infrastructures est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1er

Le présent décret transpose partiellement la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures, ainsi que la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union.

Art. 2

Dans l'article 1er du décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes, l'alinéa 1er est remplacé par ce qui suit :

« Le présent décret transpose 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 d'infrastructures routières, modifiée par la directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006, par la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011, et par la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022. ».

Art. 3

À l'article 2 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° un alinéa rédigé comme suit est inséré avant l'alinéa 1er :

« Les définitions contenues à l'article 2, alinéa 1er, du décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier s'appliquent au présent décret dans la mesure où celui-ci ne déroge pas à ces définitions. » ;

2° à l'alinéa 1er, devenant l'alinéa 2, les modifications suivantes sont apportées :

a) le 3° est remplacé par ce qui suit :

« 3° classe d'émission Euro : la classe définie selon des valeurs limites d'émission, telles que décrites à l'annexe 0 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, ou la classe « moins polluant qu'Euro VI, y compris les véhicules à émission nulle » ; » ;

b) le 4° est remplacé par ce qui suit :

« 4° déclaration du secteur à péage : la déclaration de secteur de SET par laquelle le percepteur de péages définit les conditions générales, telles qu'énoncées à l'article 12, alinéa 2, du décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et à l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2020/204 de la Commission du 28 novembre 2019 relatif à des obligations détaillées incombant aux prestataires du service européen de télépéage, au contenu minimal de la déclaration de secteur de service européen de télépéage, aux interfaces électroniques, aux exigences applicables aux constituants d'interopérabilité, et abrogeant la décision 2009/750/CE, que les prestataires de services doivent remplir pour accéder au secteur à péage du prélèvement kilométrique ; » ;

c) le 5° est abrogé ;

d) le 10° est remplacé par ce qui suit :

« 10° prestataire de services : l'entité juridique qui a l'agrément du percepteur de péages pour offrir dans son secteur à péage un service de perception auprès des utilisateurs et de transfert aux percepteurs de péages, sur la base de données enregistrées ou obtenues par un équipement embarqué ; » ;

e) le 11° est remplacé par ce qui suit :

« 11° prestataire de services principal » : le *Single Service Provider* avec lequel, en exécution de la convention de marché conjoint, un contrat DBFMO est conclu ; » ;

f) au 12°, les mots « prestataire de services désigné (*Single Service Provider*) » sont remplacés par les mots « prestataire de services principal » ;

g) le 15° est remplacé par ce qui suit :

« 15° secteur à péage : le secteur du SET pour lequel un percepteur de péages perçoit un prélèvement kilométrique ou pour lequel un prélèvement kilométrique peut être perçu, mais dont le tarif est nul ; » ;

h) l'alinéa 1er, devenant l'alinéa 2, est complété par les 19° à 21° rédigés comme suit :

« 19° utilisateur : le détenteur d'un véhicule qui dispose d'un contrat de prestation de services avec un prestataire de services ou le prestataire de services principal ;

20° transport par route de marchandises : le transport par route de tout bien qui peut être chargé sur et déchargé d'un véhicule, y compris le transport d'outils, de machines-outils et de véhicules-outils, ainsi que le transport par route de tout bien par des outils, machines-outils et véhicules-outils ;

21° véhicule à émission nulle : un véhicule qui répond aux conditions déterminées à l'article 3, 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performances en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil. ».

Art. 4

Dans l'article 4, alinéa 2, du même décret, les mots « dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « équipement embarqué ».

Art. 5

À l'article 5 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) à l'alinéa 1er, les modifications suivantes sont apportées :

1) la phrase liminaire est complétée par les mots « le détenteur du véhicule, à savoir » ;

2) le 2) est remplacé par ce qui suit :

« 2) soit, si aucune immatriculation n'a été enregistrée auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules en Belgique ou à l'étranger, le conducteur ou toute autre personne qui dispose effectivement du véhicule. » ;

b) dans l'alinéa 2, les mots « à moteur » sont remplacés par le mot « tracteur » ;

2° dans le paragraphe 2, les mots « détenteur du véhicule » sont remplacés par les mots « conducteur ou toute autre personne qui dispose effectivement du véhicule » ;

3° au paragraphe 3, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans l'alinéa 1er, le mot « redevable » est à chaque fois remplacé par les mots « détenteur du véhicule » ;

b) dans l'alinéa 2, les mots « redevable originel du véhicule » sont remplacés par les mots « détenteur originel du véhicule » ;

4° le paragraphe 4 est abrogé.

Art. 6

L'article 9 du même décret est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit :

« §6. Les véhicules exonérés sont repris dans une liste des véhicules exonérés. La liste est tenue à jour. ».

Art. 7

Dans le même décret, l'intitulé du chapitre VI est remplacé par ce qui suit :

« Contrat de prestation de services conclu par l'utilisateur avec le prestataire de services ou le prestataire de services principal ».

Art. 8

À l'article 10 du même décret, modifié par le décret du 17 juillet 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) l'alinéa 1er est complété par les mots « ou le prestataire de services principal » ;

b) l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Le prestataire de services et le prestataire de services principal calculent le prélèvement kilométrique sur la base des données obtenues de l'équipement embarqué, perçoivent le prélèvement dû en leur nom ou au nom et pour le compte du percepteur de péages, et versent le prélèvement au percepteur de péages. » ;

2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« §2. Le redevable présente, lors de la conclusion du contrat, les documents du véhicule qui sont nécessaires pour déterminer les paramètres de classification du véhicule, tels que visés à l'article 2, 16°, du décret du 16 juillet 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier, en ce compris le numéro d'immatriculation, la masse maximale autorisée (MMA) et la classe d'émission Euro. À défaut de preuve concluante du poids total en charge autorisé du véhicule ou de la classe d'émission Euro, la classification la moins favorable s'applique.

Ces présomptions sont appliquées jusqu'à ce qu'elles soient renversées au moyen de la production d'une preuve concluante. La production de

cette preuve n'a pas d'influence sur les prélèvements dus pour les kilomètres qui ont été parcourus avant la vérification par le prestataire de services ou le prestataire de services principal des données reprises dans la pièce probante produite.

Le prestataire de services et le prestataire de services principal vérifient l'exactitude des documents du véhicule présentés par le détenteur du véhicule conformément à l'alinéa 1er.

Le détenteur du véhicule peut communiquer la classe d'émission du véhicule par voie électronique préalablement à l'utilisation d'une route. ».

Art. 9

À l'article 11 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Le prestataire de services désigné par le percepteur de péages » sont remplacés par les mots « Le prestataire de services principal » ;

2° le mot « redevable » est remplacé par les mots « détenteur d'un véhicule ».

Art. 10

À l'article 12 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

b) les mots « au redevable » sont remplacés par les mots « à l'utilisateur » ;

2° à l'alinéa 2, les modifications suivantes sont apportées :

a) les mots « le redevable » sont remplacés par les mots « l'utilisateur » ;

b) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

c) les mots « au redevable » sont remplacés par les mots « à l'utilisateur » ;

3° dans l'alinéa 3, les mots « du détenteur du véhicule » sont remplacés par les mots « de l'utilisateur ».

Art. 11

L'article 13 du même décret est remplacé comme suit :

« Art. 13. §1er. Le prestataire de services et le prestataire de services principal peuvent suspendre l'exécution du contrat si l'utilisateur se trouve dans l'une des situations suivantes :

1° il ne satisfait pas à ses obligations de paiement à leur égard ;

2° il n'a pas mis à disposition un moyen de paiement garanti ou a mis à disposition un moyen de paiement garanti insuffisant ;

3° il fait un usage de l'équipement embarqué qui est contraire au mode d'emploi remis par le prestataire de services ou le prestataire de services principal ;

4° il néglige de signaler sans délai un défaut de l'équipement embarqué ;

5° il ne suit pas les instructions du prestataire de services ou du prestataire de services principal pour remplacer ou réparer l'équipement embarqué défectueux.

Le prestataire de services et le prestataire de services principal informent sans délai l'utilisateur et l'administration de la suspension de l'exécution du contrat.

Cette notification a lieu par une méthode électronique dont conviennent le percepteur de péages et le prestataire de services ou le prestataire de services principal.

§2. Le prestataire de services et le prestataire de services principal établissent une liste des équipements embarqués invalidés liés à leurs contrats de prestation de services avec les utilisateurs, qui inclut les évènements mentionnés au paragraphe 1er, alinéa 1er, 1° à 5°, et la suspension du contrat de prestation de services.

Ils mettent la liste à jour et la communiquent au percepteur de péages au moins quotidiennement. ».

Art. 12

À l'article 14 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) la phrase liminaire est remplacée par ce qui suit :

« Le contrat de prestation de services comprend les services suivants fournis par le prestataire de services ou le prestataire de services principal à l'utilisateur : » ;

b) le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° la délivrance d'un équipement embarqué à l'utilisateur, qui répond aux exigences des règlements européens pris en exécution de la directive SET, en ce compris son mode d'emploi. Pour l'utilisation de l'équipement embarqué, le prestataire de services peut demander à l'utilisateur une caution raisonnablement proportionnée au prix coûtant de l'équipement embarqué. Le prestataire de services principal exige cette caution ; » ;

c) le 2° est remplacé par ce qui suit :

« 2° assurer l'émission et la réception d'un signal transmis sans fil depuis l'équipement embarqué qui contient toutes les données requises pour établir le prélèvement kilométrique dû ; » ;

d) le 4° est remplacé par ce qui suit :

« 4° l'envoi au percepteur de péages de la déclaration de péage visée à l'article 19 ; » ;

e) au 6°, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « au redevable » sont remplacés par les mots « à l'utilisateur » ;

2) les mots « du prestataire de services » sont remplacés par les mots « du prestataire de services ou du prestataire de services principal » ;

2° dans l'alinéa 3, les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

3° dans l'alinéa 4, les mots « Le prestataire de services doit veiller » sont remplacés par les mots « Le prestataire de services et le prestataire de services principal veillent ».

Art. 13

À l'article 15 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° la phrase liminaire est remplacée par ce qui suit :

« Le contrat de prestation de services passé avec l'utilisateur comprend les mentions suivantes : » ;

2° dans le 1°, les mots « du redevable » sont remplacés par les mots « de l'utilisateur » ;

3° dans le 3°, les mots « du redevable et du prestataire de services » sont remplacés par les mots « de l'utilisateur et du prestataire de services ou du prestataire de services principal » ;

4° dans le 4° les mots « du dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « de l'équipement embarqué » ;

5° dans le 5°, les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

6° au 8°, les modifications suivantes sont apportées :

a) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

b) les mots « par le redevable » sont abrogés ;

7° dans le 9°, le mot « contrat » est remplacé par le mot « contrat de prestation de services ».

Art. 14

Dans le même décret, l'intitulé du chapitre VII est remplacé par ce qui suit :

« L'équipement embarqué ».

Art. 15

À l'article 16 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) les mots « le redevable » sont remplacés par les mots « l'utilisateur » ;

b) les mots « du dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « de l'équipement embarqué » ;

c) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

2° au paragraphe 2, les modifications suivantes sont apportées :

a) l'alinéa 1er est remplacé par ce qui suit :

« Lors de chaque utilisation d'une route, le conducteur s'assure qu'un seul équipement embarqué apte à l'emploi pour le secteur à péage soit activé et enregistre la distance que le véhicule parcourt, en vérifiant les données qu'indique l'interface homme-machine. » ;

b) à l'alinéa 2, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « du dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « de l'équipement embarqué » ;

2) les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

3) les mots « son utilisateur » sont remplacés par les mots « celui qui l'utilise ».

Art. 16

À l'article 17 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans la phrase liminaire, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « Le redevable » sont remplacés par les mots « L'utilisateur » ;

2) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

b) dans le 1°, les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

c) dans le 2°, les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

2° au paragraphe 2, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans la phrase liminaire, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « Le prestataire de services » sont remplacés par les mots « Le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

2) les mots « au redevable » sont remplacés par les mots « à l'utilisateur » ;

b) au 1°, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « le redevable » sont remplacés par les mots « l'utilisateur » ;

2) les mots « le prestataire de services a » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal ont ».

c) dans le 2°, les mots « le redevable » sont remplacés par les mots « l'utilisateur ».

Art. 17

Dans le même décret, l'intitulé du chapitre VIII est remplacé par ce qui suit :

« Agrément des prestataires de services ».

Art. 18

L'article 18 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 18. Il est interdit à toute entité juridique autre que le prestataire de services principal de fournir des services relatifs au prélèvement kilométrique sans avoir obtenu du percepteur de péage l'agrément visé à l'article 11 du décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier.

Le percepteur de péages accorde l'agrément visé à l'alinéa 1er, sans discrimination, aux entités juridiques qui remplissent les conditions suivantes :

1° soit, si elles sont établies en Belgique, être enregistrées par Viapass conformément à l'article 19, §3, 1°, de l'accord de coopération, soit être enregistrées dans un autre État membre de l'Espace économique européen ;

2° avoir passé avec succès la procédure d'agrément ;

3° avoir conclu avec le percepteur de péages une convention qui contient les conditions générales telles que décrites dans la déclaration du secteur à péage relative aux routes qui font partie de secteur à péage du percepteur de péages.

La déclaration de secteur à péage comprend les droits et les obligations du prestataire de services prévus aux articles 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, §2, 18 et 19 du présent décret. ».

Art. 19

À l'article 19 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) à alinéa 1er, les modifications suivantes sont apportées :

1) dans la phrase liminaire, les modifications suivantes sont apportées :

i) les mots « Le prestataire de services transmet » sont remplacés par les mots « Le prestataire de services et le prestataire de services principal transmettent » ;

ii) les mots « de péage » sont insérés après le mot « déclaration » ;

iii) les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

2) dans le 1°, les mots « du dispositif d'enregistrement » sont remplacés par les mots « de l'équipement » ;

3) dans le 2°, les mots « le dispositif d'enregistrement » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

b) l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Le prestataire de services et le prestataire de services principal envoient quotidiennement par voie électronique une déclaration de péage au percepteur de péages.

L'obligation de notification quotidienne s'applique même lorsqu'aucun kilomètre n'a été enregistré pour un quelconque véhicule. » ;

2° dans le paragraphe 2, les mots « Le prestataire de services verse » sont remplacés par les mots « Le prestataire de services et le prestataire de services principal versent » ;

3° au paragraphe 3, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans la phrase liminaire, les mots « Le prestataire de services fournit » sont remplacés par les mots « Le prestataire de services et le prestataire de services principal fournissent » ;

b) dans le 2°, les mots « le prestataire de services au nom et pour le compte » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal en leur nom ou au nom et pour le compte ».

Art. 20

Dans l'article 21, alinéa 1er, du même décret, les mots « du prestataire de services » sont remplacés par les mots « du prestataire de services ou du prestataire de services principal ».

Art. 21

À l'article 22, §2, du même décret, remplacé par le décret du 13 décembre 2017 et modifié par le décret du 30 novembre 2023, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans la partie du tableau relative aux infractions de la catégorie A, dans le 1°, les mots « le dispositif d'enregistrement » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

2° dans la partie du tableau relative aux infractions de la catégorie B, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans le 1°, les mots « dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « équipement embarqué » ;

b) le 2° est complété par les mots « ou le prestataire de services principal » ;

3° dans la partie du tableau relative aux d'infractions de la catégorie C, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans le 1°, les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

b) dans le 2°, les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

c) dans le 3°, les mots « le prestataire de service » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

d) dans le 4°, les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

e) au 5°, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

2) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

f) au 6°, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

2) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

3) les mots « le redevable » sont remplacés par les mots « l'utilisateur ».

Namur, le 19 juin 2025.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président et Ministre du Budget, des Finances, de la Recherche et du Bien-être animal,

ADRIEN DOLIMONT

Le Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,

FRANÇOIS DESQUESNES

CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 77.662/4
du 19 mai 2025

sur

un avant-projet de décret de la Région wallonne
'modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant
un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds
pour l'utilisation des routes'

Le 18 avril 2025, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Président et Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux de la Région wallonne à communiquer un avis dans un délai de trente jours sur un avant-projet de décret 'modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 19 mai 2025. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Philippe DE BRUYCKER, assesseur, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier.

Le rapport a été présenté par Aurore PERCY, auditeur, et Timo TALLGREN, auditeur adjoint.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 19 mai 2025.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite essentiellement son examen à la compétence de l'auteur de l'acte, au fondement juridique ‡ ainsi qu'à l'accomplissement des formalités prescrites, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

DISPOSITIF

Article 1er

Comme le relève l'exposé des motifs, de nombreuses dispositions de l'avant-projet visent à harmoniser la terminologie du décret du 16 juillet 2015 'instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes' avec celle de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 'concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union'.

Il convient dès lors de compléter l'article 1er pour y indiquer que le décret à l'examen transpose partiellement cette directive [1].

Article 3

1. Comme l'indique le commentaire de la disposition en projet, le décret du 16 juillet 2015 doit « être lu en fonction des définitions prévues par le décret du 16 juin 2022 [concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier], sauf dispositions contraires ». De l'accord de la déléguée et afin d'assurer l'articulation avec les définitions figurant dans le décret du 16 juin 2022, l'article 2, alinéa 1er, en projet du décret du 16 juillet 2015 sera complété par les mots « dans la mesure où celui-ci ne déroge pas à ces définitions ».

2. Au 2°, dans la phrase liminaire, les mots « à l'alinéa 1er » seront, par souci de sécurité juridique, remplacés par les mots « à l'alinéa 1er, devenant l'alinéa 2 » [2].

Une observation analogue vaut pour le 2°, h).

---

‡ S'agissant d'un avant-projet de décret, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

[1] Voir, dans le même sens, l'avis 75.168/3 donné le 9 février 2024 sur un avant-projet devenu le décret de la Région flamande du 3 mai 2024 'modifiant le décret du 3 juillet 2015 introduisant le prélèvement kilométrique et annulant le prélèvement de l'Eurovignette et modifiant le Code flamand de la Fiscalité du 13 décembre 2013 en la matière', *Doc. parl.*, Parl. fl., 2023-2024, n° 2080/1, pp. 49-64.

[2] *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires,* www.conseildetat.be, onglet « Technique législative », recommandation 117.

3. Interrogée quant à la portée de la notion de « déclaration du secteur à péage » reprise à l'article 3, 2°, b), du projet et si celle-ci pouvait être rapprochée de la notion de « déclaration de secteur SET » visée à l'article 2, alinéa 1er, 7°, du décret du 16 juin 2022, la déléguée a répondu :

> « La notion de 'déclaration de secteur de SET' a une portée plus générale dans le décret du 16 juin 2022, puisqu'elle s'applique à tous les systèmes européens de télépéage et prestations de services de télépéage fournies dans un ou plusieurs secteurs du SET situés dans les États membres de l'Union européenne, qu'il s'agisse du système lié au prélèvement kilométrique pour poids lourds actuellement mis en œuvre en Wallonie, ou d'autres systèmes, en ce compris de nouveaux systèmes, qui pourraient être mis en œuvre dans l'Union européenne.
>
> Dans l'avant-projet de décret, la notion de 'déclaration du secteur à péage' vise plus particulièrement la déclaration du secteur à péage concernant le prélèvement kilométrique pour poids lourds qui est actuellement mis en œuvre en Région wallonne.
>
> Aucune des deux définitions ne prime sur l'autre. Chacune est à lire dans le contexte et en fonction de la portée du décret qui la prévoit ».

Il est pris acte de ces explications.

4. De l'accord de la déléguée, il n'est pas nécessaire de définir la notion d'« équipement embarqué » dans le décret du 16 juillet 2015, dès lors que cette notion est déjà définie de manière identique à l'article 2, 12°, du décret du 16 juin 2022.

L'article 3, 2°, c), de l'avant-projet sera dès lors omis.

5.1. Interrogée quant à l'articulation des définitions de « prestataire de services principal » reprises à l'article 3, 2°, e), de l'avant-projet ainsi qu'à l'article 2, alinéa 1er, 19°, du décret du 16 juin 2022, la déléguée a répondu :

> « Le décret du 16 juin 2022 définit la notion de 'prestataire de services principal' de manière plus générale, s'appliquant à l'ensemble de systèmes européens de télépéage, mis en œuvre dans les États membres de l'Union européenne.
>
> Dans l'avant-projet de décret, la notion de 'prestataire de services principal' vise plus particulièrement le 'single service provider', avec lequel un contrat DBFMO a été conclu en exécution de la convention de marché conjoint conclu le 24 décembre 2014 entre les trois régions et la Sofico, pour la réalisation d'un système de perception d'un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds (véhicules de plus de 3,5 tonnes) circulant sur les réseaux routiers situés sur le territoire des trois régions.
>
> Aucune des deux définitions ne prime sur l'autre. Chacune doit être lue dans le contexte et en fonction de la portée du décret qui la prévoit ».

5.2. Interrogée quant à la portée de la notion de « secteur à péage » reprise à l'article 3, 2°, g), de l'avant-projet et si celle-ci correspondait à la notion de « secteur » visée à l'article 2, alinéa 1er, 25°, du décret du 16 juin 2022, la déléguée a répondu :

> « La notion de 'secteur' a une portée plus générale et est reprise au décret du 16 juin 2022. Elle vise tous les systèmes européens de télépéage, qu'il s'agisse du système lié au prélèvement kilométrique pour poids lourds actuellement mis en œuvre en Wallonie, ou de systèmes en ce compris de nouveaux systèmes mis en œuvre dans l'Union Européenne.
>
> La notion de 'secteur à péage' reprise dans l'avant-projet vise plus particulièrement le secteur à péage concernant le prélèvement kilométrique pour poids lourds actuellement mis en œuvre en Wallonie.
>
> Aucune des deux définitions n'a priorité sur l'autre. Chacune doit être lue dans le contexte et en fonction de la portée du décret la prévoyant ».

5.3. Interrogée quant à la notion d'« utilisateur » reprise à l'article 3, 2°, h), du projet et si cette définition correspondait à la notion d'« utilisateur du SET » visée à l'article 2, alinéa 1er, 30°, du décret du 16 juin 2022, la déléguée a répondu :

> « Dans le décret du 16 juin 2022, la notion de 'utilisateur du SET' a une portée plus générale, qui s'applique à tous les systèmes européens de télépéage, qu'il s'agisse du système lié au prélèvement kilométrique pour poids lourds actuellement mis en œuvre en Wallonie, ou des systèmes en ce compris des nouveaux systèmes mis en œuvre dans les états membres de l'Union européennes.
>
> La notion de 'utilisateur' repris dans l'avant-projet de décret vise plus particulièrement le secteur à péage concernant le prélèvement kilométrique pour poids lourds actuellement mis en œuvre en Wallonie.
>
> Aucune des deux définitions ne prime sur l'autre. Chacune est à lire dans le contexte et en fonction de la portée du décret qui la prévoit ».

5.4. Il est pris acte de ces explications.

Article 6

À l'article 9, § 6, en projet du décret du 16 juillet 2015, il est inutile de préciser que la liste des véhicules exonérés est tenue et mise à jour « conformément aux règles de la protection des données à caractère personnel en vigueur ». Cette précision sera omise [3].

La même observation vaut pour l'article 13, § 2, alinéa 3, en projet du décret du 16 juillet 2015, remplacé par l'article 11 de l'avant-projet.

[3] Voir, en ce sens, l'avis 75.460/4 donné 27 mars 2024 sur un avant-projet devenu l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juillet 2015 'modifiant l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'eurovignette', *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2023-2024, n° A-871, pp. 23-25.

Article 8

À la question de savoir pourquoi l'article 10, § 2, alinéa 1er, en projet du décret du 16 juillet 2015, fait usage du mot « redevable », la déléguée du Ministre a donné la réponse suivante :

> « Selon la nouvelle définition n° 19 prévue à l'article 3 de l'avant-projet de décret, 'l'utilisateur' est le détenteur d'un véhicule qui dispose d'un contrat de prestation de services avec un prestataire de services ou le prestataire de services principal. Avant la conclusion d'un tel contrat, la personne qui est soumise au prélèvement kilométrique pour poids lourds n'est donc pas encore un 'utilisateur'. C'est pourquoi le mot 'redevable' est employé à l'article 8, 2°, de l'avant-projet de décret, qui concerne le stade précontractuel. En effet, cette disposition vise les informations à fournir pour pouvoir conclure un contrat de prestation de services ».

Il est pris acte de cette explication.

Article 18

À l'article 18, alinéa 3, en projet du décret du 16 juillet 2015, il y a lieu, par souci de sécurité juridique, d'identifier plus précisément les dispositions qui contiennent les droits et les obligations du prestataire de services et qui doivent être reproduits dans la déclaration de secteur à péage.

Article 19

Le 4° sera renuméroté 3°.

LE GREFFIER LE PRÉSIDENT

Charles-Henri VAN HOVE Bernard BLERO

Avis du 27 mai 2025 relatif à un avant-projet de décret ratifiant la décision de reprise par la Région wallonne du service de l'impôt en matière de droits de succession et de droits d'enregistrement tels que visés aux 4°, 6°, 7° et 8° de l'article 3, alinéa 1er, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions et à un avant-projet de décret modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes

Conseil de la Fiscalité et des Finances de Wallonie
LEGISLATURE 2024 – 2029

I. Introduction

Le Conseil de la Fiscalité et des Finances de Wallonie a été saisi de deux demandes d'avis portant sur des avant-projets de décret :

> Le 15 avril 2025 par Monsieur Adrien Dolimont, Ministre-Président en charge du Budget et des Finances s'agissant d'un avant-projet de décret ratifiant la décision de reprise par la Région wallonne du service de l'impôt en matière de droits de succession et de droits d'enregistrement tels que visés aux 4°, 6°, 7° et 8° de l'article 3, alinéa 1er, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions.
>
> Le 23 avril 2025 par Monsieur François Desquesnes, Vice-Président, Ministre des Infrastructures et de la Mobilité s'agissant d'un avant-projet de décret modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes.

Ces deux textes ont été examinés lors de la séance du Conseil du 15 mai 2025 et ont donné lieu à l'avis suivant :

II. Avis

II.1. Avant-projet de décret ratifiant la décision de reprise par la Région wallonne du service de l'impôt en matière de droits de succession et de droits d'enregistrement tels que visés aux 4°, 6°, 7° et 8° de l'article 3, alinéa 1er, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions

1. Le Conseil suggère au Gouvernement de profiter des opérations de reprise du service des droits d'enregistrement et de succession pour réfléchir, en s'inspirant des initiatives menées par d'autres régions, à l'opportunité d'implémenter certains outils en relation avec ces impôts comme :

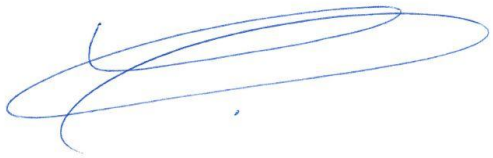
- un service de conciliation fiscale ;
- un service de ruling ;
- un outil d'estimation et de suivi des recettes.

Une telle réflexion devrait, en particulier, tenir compte du coût de gestion complémentaire qu'entrainerait la mise en place de tels outils.

2. Par ailleurs, le Conseil attire l'attention du Gouvernement quant à la nécessité de mettre en place des règles de procédure adéquates, de manière à garantir une perception, un recouvrement, un contrôle et une gestion de contentieux le plus adéquat.

II.2. Avant-projet de décret modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes.

1. Dans la mesure où une preuve doit, par nature, être concluante, le Conseil suggère d'omettre dans le projet l'adjectif « concluante » lorsqu'il est accolé au mot « preuve », comme c'est le cas dans l'article 8.



Sabrina SCARNA,

Présidente

AVANT-PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes

Exposé des motifs

A. Présentation générale

Le présent projet vise à modifier plusieurs dispositions du décret du 16 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes.

Il poursuit essentiellement les objectifs suivants :

- assurer la transposition partielle la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures ;
- mettre le décret du 16 juillet 2015 en concordance avec la transposition, dans le droit de la Région wallonne, de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union, par le décret du 16 juin 2022 relatif à l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier ;
- ajouter une définition de « transport par route de marchandises ».

B. Transposition de la directive (UE) 2022/362

La directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures n'exige actuellement que peu d'adaptations au décret existant. En effet :

- la directive introduit un certain nombre de modifications, telles que l'extension de son champ d'application aux véhicules légers et la préférence donnée aux péages par rapport aux droits d'usage, qui toutefois ne sont pas pertinentes pour le prélèvement kilométrique (qui concerne un péage ne s'appliquant qu'aux poids lourds) ;
- la variation obligatoire des péages en fonction des émissions de CO_2 n'est pas mise en oeuvre actuellement, car les régions et la SOFICO font appel à la possibilité de report pour les systèmes de péage existants couverts par un contrat de concession ou un accord à long terme, comme prévu à l'article 7, paragraphes 7 et 8, de la directive révisée 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la tarification de l'usage des infrastructures routières ;
- les modifications apportées à la directive (UE) 2019/520 du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union ne concernent que l'annexe I à cette directive relative aux données à fournir dans le cadre d'une recherche automatique, pour laquelle l'autorité fédérale est compétente.

C. Compétence régionale pour les matières réglées par la directive (UE) 2022/362

La compétence de la Région wallonne pour transposer la directive (UE) 2022/362 se fonde sur les articles 6, §1er, X, 1°, et 6, §1er, X, 2°bis, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en vertu desquels les régions sont compétentes pour « les routes et leurs dépendances », ainsi que pour « le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges ».

D. Concertation avec les autres régions

Le prélèvement kilométrique pour poids lourds a été conçu dès l'origine comme un péage harmonisé à l'échelle du territoire des trois régions du pays. C'est pourquoi il est chapeauté par un accord de coopération des trois régions, à savoir l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, §1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Afin de préserver cette harmonisation, le présent projet est le fruit d'une concertation étroite des représentants des trois régions sous l'égide de l'organisme interrégional Viapass.

La Région flamande et la Région de Bruxelles-capitale ont déjà intégré dans leur législation respective les modifications qui correspondent à celles prévues par le présent projet via les actes suivants, dont l'entrée en vigueur est fixée le 1er juillet 2025 :

- het decreet van 3 mei 2024 tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit in dat verband en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 (M.B. du 22/05/2024)

– l'ordonnance du 16 mai 2024 modifiant l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette (M.B. du 11/06/2024)

E. Adaptations terminologiques

De nombreuses disposition du présent projet de décret visent à harmoniser la terminologie du décret du 16 juillet 2015 avec celle de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (dite ci-après « directive SET »), transposée par le décret du 16 juin 2022 relatif à l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier.

Ainsi, notamment :

– les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

– les mots « le prestataire de services désigné » sont remplacés par les mots « le prestataire de service principal » ;

– les mots « les prestataires de services » sont remplacé par les mots « les prestataires de services [et/ou] le prestataire de services principal » ;

– le mot « le redevable » est remplacé, selon le cas, par les mots « le détenteur du véhicule » ou « l'utilisateur ».

Commentaire des articles

Article 1er

Cet article précise que le projet de décret transpose partiellement la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Les directives européennes imposent en effet que les actes de droit interne qui les transposent fassent référence à la directive transposée.

Article 2

Cet article modifie l'article 1er du décret du 16 juillet 2015, qui mentionne les directives européennes que ce décret transpose, en remplaçant l'alinéa 1er par un nouvel alinéa. Il s'agit de compléter l'énumération des directives qui modifient la directive 1999/62/CE en y citant aussi la directive (UE) 2022/362 visée à l'article 2 du présent projet. Par ailleurs, le titre de la directive 1999/62/CE est modifié comme le prévoit l'article 1er de la directive (UE) 2022/362 précitée. Ainsi, l'intitulé originel (« relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ») est modifié en « relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières ».

Article 3

Cet article modifie l'article 2 du décret du 16 juillet 2015, qui contient une liste de définitions.

Il insère tout d'abord un nouvel alinéa en tête de l'article 2 afin de rendre applicable, dans le cadre du décret du 16 juillet 2015, les définitions prévues à l'article 2, alinéa 1er, du décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier. Ledit décret du 16 juin 2022 a en effet vocation à régir tous les systèmes de télépéage routier. Or le décret du 16 juillet 2015 met en oeuvre un système de télépéage particulier dans le cadre du prélèvement kilométrique pour poids lourds. Il doit donc être lu en fonction des définitions prévues par le décret du 16 juin 2022, sauf dispositions contraires.

A l'alinéa 1er de l'article 2, devenant l'alinéa 2 à la suite de l'insertion du nouvel alinéa visé ci-dessus, plusieurs définitions sont adaptées :

– 3° classe d'émission Euro : la définition est adaptée afin de tenir compte de la modification du titre de la directive 1999/62/CE (cf. le commentaire de l'article 3 supra) et d'ajouter la classe « moins polluant qu'Euro VI, y compris les véhicules à émission nulle », telle que prévue par la directive (UE) 2022/362 ;

– 4° déclaration de secteur de SET : le concept défini (« déclaration de secteur de SET ») est remplacé par celui de « déclaration de secteur à péage » et la définition est adaptée dans un souci d'ajustement aux dispositions de la directive SET et du décret du 16 juin 2022 ;

– 5° dispositif d'enregistrement électronique : le concept défini (« dispositif d'enregistrement électronique ») est remplacé par celui d'« équipement embarqué » et la définition est ajustée à la terminologie de la directive SET et du décret précité du 16 juin 2022 ;

– 10° prestataire de services : la définition est adaptée dans un souci d'ajustement à la directive SET et au décret précité ;

– 11° prestataire de services désigné (Single Service provider) : le concept défini originellement (« prestataire de services désigné (Single Service provider) » est remplacé par celui de « prestataire de services principal », et sa définition est adaptée, dans un souci d'ajustement à la directive SET et au décret précité ;

– 12° contrat DBFMO : comme conséquence de la modification visée au tiret qui précède, la définition est adaptée en remplaçant les mots « prestataire de services désigné » par ceux de « prestataire de services principal » ;

– 15° secteur à péage : la définition est adaptée dans un souci d'ajustement à la directive SET et au décret du 16 juin 2022 précité ;

Dans le même nouveau §1er, trois nouvelles définitions sont ajoutées :

– 19° utilisateur : une définition de ce mot est ajoutée pour faire le lien avec la directive SET et le décret du 16 juin 2022 (cf. l'art. 2, 30°, de ce décret) ;

– La notion de « transport par route de marchandises » apparaît dans la définition de « véhicule » figurant à l'article 2, 16°, du décret du 16 juillet 2015. Son interprétation ayant donné lieu à des controverses, l'ajout dans le décret d'une définition de cette notion est proposé. La notion de « transport par route de marchandises » a une portée large : il s'agit du transport par route de tous biens (denrées, matières, produits manufacturés, animaux...) pouvant être chargés ou déchargés d'un véhicule, y compris des déchets, des produits de démolition ou de ta terre. Il est indifférent que ces biens soient ou non transportés à des fins de vente. La définition proposée précise que le transport par route d'outils, de machines-outils ou de véhicules-outils constitue aussi du transport par route de marchandises, comme le confirme l'article 6, §9, c), de la directive 1999/62/CE telle que modifié par la directive (UE) 2022/362, Le transport par route de biens par des outils, des machines-outils ou des véhicules-outils tombe également dans le champ d'application du prélèvement kilométrique pour poids lourds.

– Une définition de « véhicule à émission nulle » est ajoutée. Cette définition correspond à celle de la directive 1999/62/CE, telle que modifiée par la directive 2022/362/UE (cf. l'article 2, alinéa 1er, 29).

Article 4

Cet article apporte une simple adaptation terminologique à l'article 4, alinéa 2, du décret du 16 juillet 2015.

Article 5

Cet article améliore la rédaction du §1er de l'article 5 du décret du 16 juillet 2015, qui précise qui est le redevable du prélèvement kilométrique. Il apporte par ailleurs diverses adaptations terminologiques aux autres paragraphes du même article. Il supprime, au surplus, le §4 qui fait double-emploi avec l'article 16, §1er, du décret précité.

Article 6

Cet article complète l'article 9 relatif aux exonérations en indiquant que les véhicules exonérés sont repris dans une liste mise à jour régulièrement conformément aux règles en matière de protection des données à caractère personnel.

Article 7

Cet article remplace l'intitulé du chapitre VI du décret du 16 juillet 2015 par un nouvel intitulé. Il s'agit d'une adaptation terminologique.

Article 8

Cet article apporte à l'article 10 du décret du 16 juillet 2015, qui concerne le contrat conclu entre un utilisateur et un prestataire de services ou le prestataire de services principal, les modifications suivantes :

1. Il adapte le §1er, alinéa 1er, de cet article 10 sur le plan terminologique.
2. Il remplace l'alinéa 2 de ce même §1er par un nouvel alinéa qui vise à indiquer les tâches principales que doivent remplir les prestataires de services et le prestataire de services principal, tâches qui ne sont pas limitées à la perception du prélèvement kilométrique, mais comprennent également le calcul et le transfert du prélèvement.
3. Il remplace les deux premiers alinéas du §2 de l'article 10, qui concerne les documents à présenter par l'utilisateur afin de déterminer la bonne classification de son véhicule, par 4 nouveaux alinéas. Le nouveau texte se caractérise par les éléments suivants :
   – il précise plus clairement qu'en ce qui concerne la MMA et la classe d'émission, à défaut de preuve concluante des paramètres réellement applicables lors de la conclusion du contrat, les taux les plus élevés seront et resteront d'application jusqu'à ce l'utilisateur produise une preuve concluante de ces paramètres ;
   – il prévoit désormais explicitement que les prestataires de services et le prestataire de service principal ont l'obligation de vérifier l'exactitude des documents présentés ;
   – enfin, conformément au nouvel article 7undecies, 2*bis*, alinéa 2, de la directive 1999/62/CE révisée, il prévoit que le détenteur du véhicule est autorisé à communiquer par voie électronique la classe d'émission du véhicule avant d'emprunter une route. La directive oblige les états membres à prévoir ce droit dans leur législation.

Articles 9 et 10

Ces articles se limitent à apporter des adaptations terminologiques aux articles 11 et 12 du décret du 16 juillet 2015.

Article 11

Cet article remplace l'article 13 du décret du 16 juillet 2015 par un nouvel article comportant désormais deux paragraphes.

Le §1er correspond, moyennant une série d'adaptations terminologiques, au texte de l'article 13 originel, qui concerne les cas dans lesquels un prestataire de services ou le prestataire de services principal peuvent suspendre le contrat de services de péage qu'ils ont conclu avec un utilisateur.

Le §2 est nouveau. Il concerne la tenue par les prestataires de services et le prestataire de services principal d'une liste des équipements embarqués invalidés, telle que visée à l'article 21 du décret du 16 juin 2022. Une telle liste doit être établie, mise à jour quotidiennement et communiquée quotidiennement au percepteur de péage par les prestataires de services précités, dans

le respect des règles relatives à la protection des données personnelles.

Article 12

Cet article modifie l'article 14 du décret du 16 juillet 2015, qui concerne les services fournis à l'utilisateur par le prestataire de services ou le prestataire de services principal.

A l'alinéa 1er de l'article 14, il remplace le 1° par un nouveau 1° qui se différencie essentiellement de l'ancien en ce que, pour les exigences auxquelles doivent répondre les équipements embarqués, il est renvoyé aux exigences fixées par les règlements européens pris en exécution de la directive SET. Il s'agit plus particulièrement du règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission du 28 novembre 2019 et du règlement d'exécution (UE) 2020/204 de la Commission du 28 novembre 2019.

Pour le surplus, l'article 14 du projet de décret n'apporte que des modifications d'ordre terminologique à l'article 14 du décret du 16 juillet 2015.

Article 13

Cet article se limite à apporter des adaptations terminologiques à l'article 15 du décret du 16 juillet 2015.

Article 14

Cet article se limite à changer l'intitulé du chapitre VII en « L'équipement embarqué » conformément à la terminologie de la directive SET et du décret du 16 juillet 2022.

Article 15

Cet article se limite, pour l'essentiel, à apporter des adaptations terminologiques à l'article 16 du décret du 16 juillet 2015.

Le remplacement du premier alinéa du §2 par un nouvel alinéa se justifie par le souci de mieux préciser les obligations qui pèsent sur l'utilisateur. Ces obligations font écho à celles prévues par le règlement délégué (UE) 2020/203 qui, en son article 3, 2.2, prévoit que « les utilisateurs du SET prennent toutes les mesures possibles pour garantir que l'équipement embarqué soit opérationnel pendant que le véhicule circule dans un secteur du SET nécessitant un équipement embarqué. »

Article 16

Cet article se limite à apporter des adaptations terminologiques à l'article 17 du décret du 16 juillet 2015.

Article 17

Cet article change l'intitulé du chapitre VIII du décret du 16 juillet 2015 en « Agrément des prestataires de services » afin de s'aligner sur les dispositions de la directive SET et du décret du 16 juillet 2022 qui imposent l'obtention d'un « agrément », et non d'une « autorisation d'accès », pour fournir des services de péage.

Article 18

Cet article remplace l'article 18 du décret du 16 juillet 2015, qui concerne désormais l'agrément des prestataires de services, et non plus « l'autorisation d'accès », par un nouvel article qui diffère de l'ancien essentiellement sur les points suivants :

1. Il pose le principe de l'interdiction de fournir des services relatifs au prélèvement kilométrique sans avoir obtenu l'agrément visé à l'article 11 du décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier.
2. Il précise les conditions d'octroi de l'agrément par le percepteur de péage. Il est à noter que ces conditions ne diffèrent pas de celles déjà décrites actuellement dans les déclarations de secteur à péage visées à l'article 2, alinéa 1er, 4°, du décret du 16 juillet 2015 et, donc, déjà d'application actuellement.

Article 19

Cet article apporte des adaptations d'ordre terminologique à l'article 19 du décret du 16 juillet 2015, qui concerne la déclaration de péage que doivent transmettre quotidiennement les prestataires de services et le prestataire de services principal au percepteur de péage, ainsi que le transfert au percepteur de péage du prélèvement kilométrique qu'ils ont perçu.

La notion de « déclaration de péage », est définie à l'article 2, §1er, 6°, du décret du 16 juillet 2022.

Article 20

Cet article se limite à apporter une adaptation terminologique à l'article 21 du décret du 16 juillet 2015, qui concerne la prescription du prélèvement kilométrique.

Article 21

Cet article se limite à apporter des adaptations terminologiques à l'article 22 du décret du 16 juillet 2015, qui concerne les infractions au décret et les amendes administratives applicables.

Article 22

Cet article fixe l'entrée en vigueur du décret au 1er juillet 2025, comme le prévoient également les décret et ordonnance correspondants des deux autres régions, cités plus haut.

AVANT-PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité et des Infrastructures,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre de la Mobilité et des Infrastructures est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1er

Le présent décret transpose partiellement la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Art. 2

Dans l'article 1er du décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes, l'alinéa 1er est remplacé par ce qui suit :

« Le présent décret transpose 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 d'infrastructures routières, modifiée par la directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006, par la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011, et par la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022. ».

Art. 3

A l'article 2 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° un alinéa rédigé comme suit est inséré avant l'alinéa 1er :

« Les définitions contenues à l'article 2, alinéa 1er, du décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier s'appliquent au présent décret. » ;

2° à l'alinéa 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) le 3° est remplacé par ce qui suit :

« 3° classe d'émission Euro : la classe définie selon des valeurs limites d'émission, telles que décrites à l'annexe 0 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, ou la classe « moins polluant qu'Euro VI, y compris les véhicules à émission nulle » ; » ;

b) le 4° est remplacé par ce qui suit :

« 4° déclaration du secteur à péage : la déclaration de secteur de SET par laquelle le percepteur de péages définit les conditions générales, telles qu'énoncées à l'article 12, alinéa 2, du décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et à l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2020/204 de la Commission du 28 novembre 2019 relatif à des obligations détaillées incombant aux prestataires du service européen de télépéage, au contenu minimal de la déclaration de secteur de service européen de télépéage, aux interfaces électroniques, aux exigences applicables aux constituants d'interopérabilité, et abrogeant la décision 2009/750/CE, que les prestataires de services doivent remplir pour accéder au secteur à péage du prélèvement kilométrique ; » ;

c) le 5° est remplacé par ce qui suit :

« 5° équipement embarqué : l'ensemble complet de composants matériels et logiciels qui sont utilisés dans le cadre du service de péage et, à cet effet, sont installés ou transportés à bord d'un véhicule afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir ou transmettre des données à distance, soit en tant que dispositifs séparés ou soit en tant qu'équipements intégrés dans le véhicule ; » ;

d) le 10° est remplacé par ce qui suit :

« 10° prestataire de services : l'entité juridique qui a l'agrément du percepteur de péages pour offrir dans son secteur à péage un service de perception auprès des utilisateurs et de transfert aux percepteurs de péages, sur la base de données enregistrées ou obtenues par un équipement embarqué ; » ;

e) le 11° est remplacé par ce qui suit :

« 11° prestataire de services principal » : le Single Service Provider avec lequel, en exécution de la convention de marché conjoint, un contrat DBFMO est conclu ; » ;

f) au 12°, les mots « prestataire de services désigné (Single Service Provider) » sont remplacés par les mots « prestataire de services principal ; » ;

g) le 15° est remplacé par ce qui suit :

« 15° secteur à péage : le secteur du SET pour lequel un percepteur de péages perçoit un prélèvement kilométrique ou pour lequel un prélèvement kilométrique peut être perçu, mais dont le tarif est nul ; » ;

h) l'alinéa 1er est complété par les 19° à 21° rédigés comme suit :

« 19° utilisateur : le détenteur d'un véhicule qui dispose d'un contrat de prestation de services avec un prestataire de services ou le prestataire de services principal ;

20° transport par route de marchandises : le transport par route de tout bien qui peut être chargé sur et déchargé d'un véhicule, y compris le transport d'outils, de machines-outils et de véhicules-outils, ainsi que le transport par route de tout bien par des outils, machines-outils et véhicules-outils ;

21° véhicule à émission nulle : un véhicule qui répond aux conditions déterminées à l'article 3, 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performances en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil. ».

Art. 4

Dans l'article 4, alinéa 2, du même décret, les mots « dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « équipement embarqué ».

Art. 5

A l'article 5 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) à l'alinéa 1er, les modifications suivantes sont apportées :

1) la phrase liminaire est complétée par les mots « le détenteur du véhicule, à savoir » ;

2) le 2) est remplacé par ce qui suit :

« 2) soit, si aucune immatriculation n'a été enregistrée auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules en Belgique ou à l'étranger, le conducteur ou toute autre personne qui dispose effectivement du véhicule. » ;

b) dans l'alinéa 2, les mots « à moteur » sont remplacés par le mot « tracteur » ;

2° dans le paragraphe 2, les mots « détenteur du véhicule » sont remplacés par les mots « conducteur ou toute autre personne qui dispose effectivement du véhicule » ;

3° au paragraphe 3, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans l'alinéa 1er, le mot « redevable » est à chaque fois remplacé par les mots « détenteur du véhicule » ;

b) dans l'alinéa 2, les mots « redevable originel du véhicule » sont remplacés par les mots « détenteur originel du véhicule » ;

4° le paragraphe 4 est abrogé.

Art. 6

L'article 9 du même décret est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit :

« §6. Les véhicules exonérés sont repris dans une liste des véhicules exonérés. La liste est tenue et mise à jour conformément aux règles de la protection des données à caractère personnel en vigueur. ».

Art. 7

Dans le même décret, l'intitulé du chapitre VI est remplacé par ce qui suit :

« Contrat de prestation de services conclu par l'utilisateur avec le prestataire de services ou le prestataire de services principal ».

Art. 8

A l'article 10 du même décret, modifié par le décret du 17 juillet 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) l'alinéa 1er est complété par les mots « ou le prestataire de services principal » ;

b) l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Le prestataire de services et le prestataire de services principal calculent le prélèvement kilométrique sur la base des données obtenues de l'équipement embarqué, perçoivent le prélèvement dû en leur nom ou au nom et pour le compte du percepteur de péages, et versent le prélèvement au percepteur de péages. » ;

2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« §2. Le redevable présente, lors de la conclusion du contrat, les documents du véhicule qui sont nécessaires pour déterminer les paramètres de classification du véhicule, tels que visés à l'article 2, 16°, du décret du 16 juillet 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier, en ce compris le numéro d'immatriculation, la masse maximale autorisée (MMA) et la classe d'émission Euro. A défaut de preuve concluante du poids total en charge autorisé du véhicule ou de la classe

d'émission Euro, la classification la moins favorable s'applique.

Ces présomptions sont appliquées jusqu'à ce qu'elles soient renversées au moyen de la production d'une preuve concluante. La production de cette preuve n'a pas d'influence sur les prélèvements dus pour les kilomètres qui ont été parcourus avant la vérification par le prestataire de services ou le prestataire de services principal des données reprises dans la pièce probante produite.

Le prestataire de services et le prestataire de services principal vérifient l'exactitude des documents du véhicule présentés par le détenteur du véhicule conformément à l'alinéa 1er.

Le détenteur du véhicule peut communiquer la classe d'émission du véhicule par voie électronique préalablement à l'utilisation d'une route. ».

Art. 9

A l'article 11 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Le prestataire de services désigné par le percepteur de péages » sont remplacés par les mots « Le prestataire de services principal » ;

2° le mot « redevable » est remplacé par les mots « détenteur d'un véhicule ».

Art. 10

A l'article 12 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

b) les mots « au redevable » sont remplacés par les mots « à l'utilisateur » ;

2° à l'alinéa 2, les modifications suivantes sont apportées :

a) les mots « le redevable » sont remplacés par les mots « l'utilisateur » ;

b) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

c) les mots « au redevable » sont remplacés par les mots « à l'utilisateur » ;

3° dans l'alinéa 3, les mots « du détenteur du véhicule » sont remplacés par les mots « de l'utilisateur ».

Art. 11

L'article 13 du même décret est remplacé comme suit :

« Art. 13. §1er. Le prestataire de services et le prestataire de services principal peuvent suspendre l'exécution du contrat si l'utilisateur se trouve dans l'une des situations suivantes :

1° il ne satisfait pas à ses obligations de paiement à leur égard ;

2° il n'a pas mis à disposition un moyen de paiement garanti ou a mis à disposition un moyen de paiement garanti insuffisant ;

3° il fait un usage de l'équipement embarqué qui est contraire au mode d'emploi remis par le prestataire de services ou le prestataire de service principal ;

4° il néglige de signaler sans délai un défaut de l'équipement embarqué ;

5° il ne suit pas les instructions du prestataire de services ou du prestataire de services principal pour remplacer ou réparer l'équipement embarqué défectueux.

Le prestataire de services et le prestataire de service principal informent sans délai l'utilisateur et l'administration de la suspension de l'exécution du contrat.

Cette notification a lieu par une méthode électronique dont conviennent le percepteur de péages et le prestataire de services ou le prestataire de services principal.

§2. Le prestataire de services et le prestataire de services principal établissent une liste des équipements embarqués invalidés liés à leurs contrats de prestation de services avec les utilisateurs, qui inclut les évènements mentionnés au paragraphe 1er, alinéa 1er, 1° à 5°, et la suspension du contrat de prestation de services.

Ils mettent la liste à jour et la communiquent au percepteur de péages au moins quotidiennement.

La liste des équipements embarqués invalidés est mise à jour conformément aux règles relatives à la protection des données à caractère personnel. ».

Art. 12

A l'article 14 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) la phrase liminaire est remplacée par ce qui suit :

« Le contrat de prestation de services comprend les services suivants fournis par le prestataire de services ou le prestataire de services principal à l'utilisateur : » ;

b) le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° la délivrance d'un équipement embarqué à l'utilisateur, qui répond aux exigences des règlements européens pris en exécution de la directive SET, en ce compris son mode d'emploi. Pour l'utilisation de l'équipement embarqué, le prestataire de services peut demander à l'utilisateur une caution raisonnablement proportionnée

au prix coûtant de l'équipement embarqué. Le prestataire de services principal exige cette caution ; » ;

c) le 2° est remplacé par ce qui suit :

« 2° assurer l'émission et la réception d'un signal transmis sans fil depuis l'équipement embarqué qui contient toutes les données requises pour établir le prélèvement kilométrique dû ; » ;

d) le 4° est remplacé par ce qui suit :

« 4° l'envoi au percepteur de péages de la déclaration de péage visée à l'article 19 ; » ;

e) au 6°, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « au redevable » sont remplacés par les mots « à l'utilisateur » ;

2) les mots « du prestataire de service » sont remplacés par les mots « du prestataire de service ou du prestataire de service principal » ;

2° dans l'alinéa 3, les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

3° dans l'alinéa 4, les mots « Le prestataire de services doit veiller » sont remplacés par les mots « Le prestataire de services et le prestataire de services principal veillent ».

Art. 13

A l'article 15 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° la phrase liminaire est remplacée par ce qui suit :

« Le contrat de prestation de services passé avec l'utilisateur comprend les mentions suivantes : »

2° dans le 1°, les mots « du redevable » sont remplacés par les mots « de l'utilisateur » ;

3° dans le 3°, les mots « du redevable et du prestataire de services » sont remplacés par les mots « de l'utilisateur et du prestataire de services ou du prestataire de services principal » ;

4° dans le 4° les mots « du dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « de l'équipement embarqué » ;

5° dans le 5°, les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

6° au 8°, les modifications suivantes sont apportées :

a) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots et « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

b) les mots « par le redevable » sont abrogés ;

7° dans le 9°, le mot « contrat » est remplacé par le mot « contrat de prestation de services ».

Art. 14

Dans le même décret, l'intitulé du chapitre VII est remplacé par ce qui suit :

« L'équipement embarqué ».

Art. 15

A l'article 16 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) les mots « le redevable » sont remplacés par les mots « l'utilisateur » ;

b) les mots « du dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « de l'équipement embarqué » ;

c) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

2° au paragraphe 2, les modifications suivantes sont apportées :

a) l'alinéa 1er est remplacé par ce qui suit :

« Lors de chaque utilisation d'une route, le conducteur s'assure qu'un seul équipement embarqué apte à l'emploi pour le secteur à péage soit activé et enregistre la distance que le véhicule parcourt, en vérifiant les données qu'indique l'interface homme-machine. » ;

b) à l'alinéa 2, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « du dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « de l'équipement embarqué » ;

2) les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

3) les mots « son utilisateur » sont remplacés par les mots « celui qui l'utilise ».

Art. 16

A l'article 17 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1er, les modifications suivantes sont apportées ;

a) dans la phrase liminaire, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « Le redevable » sont remplacés par les mots « L'utilisateur » ;

2) les mots « le prestataire de services » par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

b) dans le 1°, les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

c) dans le 2°, les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

2° au paragraphe 2, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans la phrase liminaire, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « Le prestataire de services » sont remplacés par les mots « Le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

2) les mots « au redevable » sont remplacés par les mots « à l'utilisateur » ;

b) au 1°, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « le redevable » sont remplacés par les mots « l'utilisateur » ;

2) les mots « le prestataire de services a » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal ont ».

c) dans le 2°, les mots « le redevable » sont remplacés par les mots « l'utilisateur ».

Art. 17

Dans le même décret, l'intitulé du chapitre VIII est remplacé par ce qui suit :

« Agrément des prestataires de services ».

Art. 18

L'article 18 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 18. Il est interdit à toute entité juridique autre que le prestataire de services principal de fournir des services relatifs au prélèvement kilométrique sans avoir obtenu du percepteur de péage l'agrément visé à l'article 11 du décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier.

Le percepteur de péages accorde l'agrément visé à l'alinéa 1er, sans discrimination, aux entités juridiques qui remplissent les conditions suivantes :

1° soit, si elles sont établies en Belgique, être enregistrées par Viapass conformément à l'article 19, §3, 1°, de l'accord de coopération, soit être enregistrées dans un autre Etat membre de l'Espace économique européen ;

2° avoir passé avec succès la procédure d'agrément ;

3° avoir conclu avec le percepteur de péages une convention qui contient les conditions générales telles que décrites dans la déclaration du secteur à péage relative aux routes qui font partie de secteur à péage du percepteur de péages.

La déclaration de secteur à péage comprend les droits et les obligations du prestataire de services prévus par le présent décret. ».

Art. 19

A l'article 19 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1er, les modifications suivantes sont apportées :

a) à alinéa 1er, les modifications suivantes sont apportées :

(1) dans la phrase liminaire, les modifications suivantes sont apportées :

i les mots « Le prestataire de services transmet » sont remplacés par les mots « Le prestataire de services et le prestataire de services principal transmettent » ;

ii les mots « de péage » sont insérés après le mot « déclaration » ;

iii. les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

(2) dans le 1°, les mots « du dispositif d'enregistrement » sont remplacés par les mots « de l'équipement » ;

(3) dans le 2°, les mots « le dispositif d'enregistrement » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

b) l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Le prestataire de services et le prestataire de services principal envoient quotidiennement par voie électronique une déclaration de péage au percepteur de péages.

L'obligation de notification quotidienne s'applique même lorsqu'aucun kilomètre n'a été enregistré pour un quelconque véhicule. » ;

2° dans le paragraphe 2, les mots « Le prestataire de services verse » sont remplacés par les mots « Le prestataire de services et le prestataire de services principal versent » ;

4° au paragraphe 3, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans la phrase liminaire, les mots « Le prestataire de services fournit » sont remplacés par les mots « Le prestataire de services et le prestataire de services principal fournissent » ;

b) dans le 2°, les mots « le prestataire de services au nom et pour le compte » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal en leur nom ou au nom et pour le compte ».

Art. 20

Dans l'article 21, alinéa 1er, du même décret, les mots « du prestataire de services » sont remplacés par les mots « du prestataire de services ou du prestataire de services principal ».

Art. 21

A l'article 22 du même décret, remplacé par le décret du 13 décembre 2017 et modifié par le décret du 30 novembre 2023, paragraphe 2, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans la partie du tableau relative aux infractions de la catégorie A, dans le 1°, les mots « le dispositif d'enregistrement » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

2° dans la partie du tableau relative aux infractions de la catégorie B, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans le 1°, les mots « dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « équipement embarqué » ;

b) le 2° est complété par les mots « ou le prestataire de services principal » ;

3° dans la partie du tableau relative aux d'infractions de la catégorie C, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans le 1°, les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

b) dans le 2°, les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

c) dans le 3°, les mots « le prestataire de service » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

d) dans le 4°, les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

e) au 5°, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

2) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

f) au 6°, les modifications suivantes sont apportées :

1) les mots « le dispositif d'enregistrement électronique » sont remplacés par les mots « l'équipement embarqué » ;

2) les mots « le prestataire de services » sont remplacés par les mots « le prestataire de services ou le prestataire de services principal » ;

3) les mots « le redevable » sont remplacés par les mots « l'utilisateur ».

Namur, le 17 avril 2025.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

ADRIEN DOLIMONT

Le Ministre de la Mobilité,

FRANÇOIS DESQUESNES

ANNEXE 4

Corps Interfédéral de
l'Inspection des Finances

GOUVERNEMENT WALLON

Boulevard Ernest Mélot, 42
5000 Namur
maxime.stevigny.ext@spw.wallonie.be

Bruxelles, le 24 mars 2025

NOTE À

Monsieur François DESQUESNES,

Vice-Président et Ministre wallon du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux

V/Réf. : PF/cf
N/Réf. : IF-CM-2025-265569
Réception : 18/03/2025

OBJET : **Avant-projet de décret modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes**

Proposition

Est soumis pour avis à l'Inspection des Finances un avant -projet de décret modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes.

Le texte de l'avant-projet soumis à l'Inspection des Finances est celui soumis au Département juridique et de traduction du SPW. Un avis LEGISA a été remis le 29 janvier 2025 (référence n°2671).

La proposition procède en principal d'une adaptation terminologique. Elle est également le fruit d'une concertation étroite des représentants des trois régions sous l'égide de l'organisme interrégional Viapass afin de préserver l'harmonie du prélèvement kilométrique à l'échelle nationale.

Incidence budgétaire et financière

L'incidence budgétaire pour le budget wallon est décrite par le proposant comme indirecte et limitée à 20.000 euros de recettes annuelles supplémentaires pour la SOFICO.

Avis de l'Inspection des Finances

Il conviendrait de soumettre à l'Inspection des Finances la version corrigée intégrant les recommandations émises par l'avis LEGISA qui bonifieront incontestablement le texte.

L'estimation de la recette supplémentaire qui sera engrangée par la SOFICO n'est pas documentée dans le dossier ce que l'on regrettera. Cette augmentation de recettes procède d'un élargissement limité du nombre d'utilisateurs redevables du prélèvement.

L'Inspection des Finances note que le proposant estime que les modifications apportées au décret du 16 juillet 2015 ne changent rien au système actuel de prélèvement kilométrique appliqué au poids lourds. Il reste cependant à mettre en place la variation obligatoire des péages en fonction des émissions

de CO2 émises par les véhicules dans une mécanique de perception qui paraît grevée d'une complexité certaine.

Sur le fond des modifications apportées, l'Inspection des Finances n'a pas d'objection à émettre. On supposera que le proposant dispose d'une version coordonnée du texte incluant les modifications ici proposées.

Avis favorable.

Christophe MAGDALIJNS
Inspecteur général des finances

COPIES :

- Monsieur Adrien DOLIMONT, Ministre-Président

Wallonie Finances Expertises

AVIS WALLONIE FINANCES EXPERTISES
SOFICO - PKPL

Le Cabinet du Ministre François Desquesnes, par email en date du 18 mars 2025, a sollicité l'avis de WFE concernant l'avant-projet de décret modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes.

Le présent avis se base sur les documents transmis en annexe à son courrier.

Exposé du dossier

L'avant-projet de décret vise à modifier le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes.

Il poursuit essentiellement les objectifs suivants :

- assurer la transposition partielle la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 *modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures* ;

- mettre le décret du 16 juillet 2015 en concordance avec la transposition, dans le droit de la Région wallonne, de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 *concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union*, par le décret du 16 juin 2022 *relatif à l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier* ;

- ajouter une définition de « transport par route de marchandises ».

La directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 *modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures* n'exige actuellement que peu d'adaptations du décret existant. En effet :

- la directive introduit un certain nombre de modifications, telles que l'extension de son champ d'application aux véhicules légers et la préférence donnée aux péages par rapport aux droits d'usage, qui toutefois ne sont pas pertinentes pour le prélèvement kilométrique (qui concerne un péage ne s'appliquant qu'aux poids lourds) ;

- la variation obligatoire des péages en fonction des émissions de CO2 n'est pas mise en œuvre actuellement, car les régions et la SOFICO font appel à la possibilité de report pour les systèmes de péage existants couverts par un contrat de concession ou un accord à long terme, comme prévu à l'article 7, paragraphes 7 et 8, de la directive révisée 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 *relative à la tarification de l'usage des infrastructures routières* ;

- les modifications apportées à la directive (UE) 2019/520 du 19 mars 2019 *concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière*

d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union ne concernent que des aspects qui relèvent des compétences de l'autorité fédérale.

La plupart des modifications apportées par l'avant-projet de décret du 16 juillet 2015 sont d'ordre essentiellement terminologique et ne changent rien au système actuel du prélèvement kilométrique pour poids lourds.

Analyse

Après lecture des documents transmis, WFE constate que l'impact budgétaire de la transposition au sein du décret des normes européennes, essentiellement terminologique, est limité à une estimation de 20.000 € recettes supplémentaires sur un recette totale de 347.005.072 €.

Le décret wallon en vigueur, contrairement aux exposés des motifs du décret flamand et de l'ordonnance bruxelloise, excluait de la mesure PKPL le transport d'outils ou de véhicules-outils. Le public cible est faible, d'où le manque à gagner estimé, mais l'harmonisation de la réglementation éliminera une incohérence entre régions et toute possibilité d'interprétation menant à une contestation de la redevance.

***

Rapport du 6 mars 2025 établi conformément à l'article 3, 2° du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales

Objet : AVANT-PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 16 JUILLET 2015 INSTAURANT UN PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE À CHARGE DES POIDS LOURDS POUR L'UTILISATION DES ROUTES

Question 1. Le projet de réglementation affecte-t-il, directement ou indirectement, l'égalité entre les hommes et les femmes ?

NON

Question 2. Y a-t-il des différences entre la situation respective des hommes et des femmes dans la matière relative au projet de réglementation ?

NON

Question 3. Comment comptez-vous prévenir ou compenser les éventuels effets négatifs du projet de réglementation sur l'égalité entre les hommes et les femmes ?

Sans objet

Namur, le 6 mars 2025.

TEST HANDISTREAMING

I. Contextualisation

Le concept de « Handistreaming » est une contraction des termes « handicap » et « mainstreaming », lequel mainstreaming consiste en une approche intégrée au travers de différents domaines de politique.

La déclaration de politique régionale (DPR) prévoit que « *Le Gouvernement accordera une importance particulière aux politiques de soutien aux personnes porteuses d'un handicap. Il s'inscrit pleinement dans la ligne de la Convention des Nations-Unies relative aux droits des personnes handicapées et notamment le renforcement de la prise en compte du handicap dans le cadre de l'ensemble des politiques (handistreaming)* ».

La Convention des Nations-Unies relative aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH), signée par la Belgique et ratifiée par la Wallonie marque la volonté de créer une société pleinement inclusive.

L'article 1er de la CDPH définit les personnes handicapées comme des « personnes qui présentent des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles durables dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres ».

En outre, la toute récente modification de la Constitution insère un article 22 ter dans le Titre II « Des Belges et de leurs droits » qui précise que « Chaque personne en situation de handicap a le droit à une pleine inclusion dans la société, y compris le droit à des aménagements raisonnables ».

Le handistreaming intègre une dimension handicap dans tous les domaines de la politique d'une manière transversale et préventive ; ce qui permet d'éviter une différence de traitement entre les personnes avec handicap et les personnes sans handicap. Différence de traitement qui induit une discrimination entre les personnes et force est de constater que la discrimination a le plus souvent lieu par omission que par action.

Ce test vise à prendre en compte de manière systématique dans l'ensemble des compétences de la Wallonie la dimension du handicap pour chaque mesure proposée et adoptée par le Gouvernement wallon telles que l'accessibilité des lieux et bâtiments publics, les transports, la formation, l'emploi, la santé, les sports, les activités de loisirs, l'accès à l'information, etc.

II. Test Handistreaming

L'objectif du test est d'aider les auteurs de projet à développer une idée claire de l'impact de leur projet sur les personnes en situation de handicap, compte tenu de l'objectif politique de renforcer l'inclusion des personnes en situation de handicap dans la société[1].

1. INFORMATIONS SUR LE PROJET.

Intitulé du projet :	Avant-Projet de décret modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes
Description du projet :	Adaptation de certaines dispositions aux directives européennes dont 2022/362
Ministre(s) compétent(s) :	Ministre de la Mobilité
Référent du projet (nom, prénom, Email, tél) :	VERZWYMELEN David david.verzwymelen@gov.wallonie.be
Administration(s) :	SOFICO
Contact à l'Administration (nom, prénom, Email, tél) :	XXXX
Public cible :	Redevable soumis au PKPL
Objectifs poursuivis :	Mise en conformité de la législation avec le cadre européen
Modalités d'exécution :	XXXX

2. PUBLIC-CIBLE DU PROJET.

A. **Description du public-cible :** Poids lourds

B. **Les personnes en situation de handicap, sont-elles directement et/ou indirectement concernées par le projet ?** NON

C. **Enoncez, dans la matière concernée par votre projet, les obstacles, les problématiques ou spécificités auxquelles peuvent être confrontées les personnes en situation de handicap (exemple : revenus, mobilité, logement, accès à l'emploi, état de santé, participation sociale ...).** Sans objet.

3. IMPACT DU PROJET SUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP.

[1] Art. 22ter de la Constitution et art. 4 de la Convention de l'ONU relative aux droits de personnes handicapées qui prévoit de prendre en compte la protection et la promotion des droits de l'homme des personnes handicapées dans toutes les politiques et dans tous les programmes.

A. **Quel type d'impact votre projet a-t-il (positif, négatif ou neutre[2]) ? Peut-on le quantifier et/ou le qualifier ?** Sans objet

B. **De quelle manière avez-vous tenu compte des obstacles, problématiques ou spécificités rencontrées par les personnes en situation de handicap lors de la conception de votre projet ?** Sans objet

C. **En quoi votre projet favorise-t-il l'inclusion des personnes en situation de handicap au sein de la société ? Expliquez.** Sans objet

D. De quelle(s) manière(s) et dans quelle(s) autre(s) phase(s) du projet envisagez-vous de tenir compte de cette problématique dans le futur ?[3] Sans objet

E. **Au vu des réponses précédentes, votre projet a-t-il un impact potentiellement significatif[4] sur les personnes en situation de handicap ?** Sans objet

---

[2] (très) Positif : le projet corrige, réduit ou évite la création d'inégalités dans la politique du projet. Négatif : le projet renforce les inégalités, les fait naître ou les entretient. Neutre : il n'y a pas d'inégalités ou de situations spécifiques dans la matière du projet pouvant être prises en compte. Attention : si l'impact ne peut pas être déterminé sans équivoque (par ex. impact positif sur une partie du groupe et impact négatif sur une autre partie du groupe) veuillez appliquer les règles suivantes :

- Combinaison d'un impact positif et négatif = impact négatif
- Combinaison d'un impact positif et neutre = impact positif
- Combinaison d'un impact négatif et neutre = impact négatif

Un impact est plus important si :

- les conséquences sont irréversibles ou difficilement réversibles ;
- les effets se produisent surtout à plus long terme ;
- il concerne des domaines/problématiques prioritaires.

[3] Les différentes phases de la procédure politique sont : la préparation (l'objet du projet), la mise en œuvre et l'évaluation de la politique. Vous pouvez tenir compte de la dimension de l'égalité des chances dans votre communication en présentant la diversité dans des illustrations et des photographies, en consultant des experts de l'égalité des chances, en veillant à la diversité dans les conseils/administrations/comités de sélection, en recueillant des indicateurs/statistiques, etc.

[4] Un impact significatif représente un impact plus particulier et plus important sur les personnes en situation de handicap que l'ensemble de la population visée par la mesure. Pour évaluer l'impact, il est important de tenir compte des éléments suivants :

- ✓ Les objectifs poursuivis par le projet
- ✓ Le public-cible
- ✓ La portée du projet
- ✓ Les modes d'intervention privilégiés
- ✓ Les besoins couverts.
- ✓ Les critères d'admissibilité.

4. <u>IMPLICATION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP DANS LES DÉCISIONS QUI LES CONCERNE.</u>

A. **Consulterez-vous des personnes en situation de handicap ou des organismes issus de la société civile (associations représentatives des personnes en situation de handicap, fonction consultative) lors de l'élaboration de la mesure ?** Sans objet

III. Sources

Analyse d'impact sur les personnes handicapées lors de l'élaboration des mesures prévues par les lois et les règlements du Québec, Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

How to conduct a disability impact assessment? Guidelines for Government Departments, Department of Justice and Equality (Ireland), March 2012.

Test égalité des chances - Formulaire pour législation/réglementation. Bruxelles Coordination Régionale - Service Public Régional de Bruxelles – Equal.Brussels, Mars 2019.