

**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2023-2024

5 APRIL 2024

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT****ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

tot wijziging van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet

Memorie van toelichting

Dit ontwerp van ordonnantie wijzigt de ordonnantie van 29 juli 2015 en brengt ze in overeenstemming met de omzetting van richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie, in recht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bij ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer. Zij voorziet eveneens in een gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen alsook de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie.

Het ontwerp beoogt het behoud van het bestaande geharmoniseerd kader van de interoperabiliteit van het elektronisch tolheffingssysteem voor de kilometerheffing.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

5 AVRIL 2024

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE****PROJET D'ORDONNANCE**

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

Exposé des motifs

Le présent projet d'ordonnance modifie l'ordonnance du 29 juillet 2015 et la met en concordance avec la transposition, dans le droit de la Région de Bruxelles-Capitale, de la directive 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 l'ordonnance du 19 mai 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier. Elle prévoit également la transposition partielle de 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 transposition partielle de la directive 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.

Ledit projet vise à maintenir le cadre harmonisé afin de continuer à assurer l'interopérabilité du système de télépéage du prélèvement kilométrique.

De tekst werd aangepast aan de opmerkingen van de Rad van State.

A. Inleiding

Dit ontwerp van ordonnantie beoogt de aanpassing van een aantal bepalingen van de ordonnantie van 29 juli 2015 ingevolge de omzetting van de richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (richtlijn 2019/520 ook EETS-richtlijn genoemd) in de regionale wetgeving bij ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer.

Het ontwerp bevat ook de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen evenals de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie.

B. Richtlijn (EU) 2019/520 en richtlijn (EU) 2022/362

De richtlijn 2019/520 heeft de richtlijn 2004/52/EG van 29 april 2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap ingetrokken.

In 2009 werd door de Europese Commissie bij beschikking 2009/750/EG tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen verder bepaald hoe de door de richtlijn 2004/52/EG voorziene interoperabiliteit in de praktijk moest worden bereikt.

De richtlijn 2004/52/EG en de beschikking 2009/750/EG werden in het Belgisch recht deels omgezet door de federale wetgever bij de wet van 21 december 2006 houdende omzetting van de richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap, en deels door de regionale wetgevers bij de gewestelijke decreten en ordonnantie die strekten tot invoering van de kilometer-

Le texte a été adapté aux remarques du Conseil d'État.

A. Introduction

Ce projet d'ordonnance vise à adapter un certain nombre de dispositions de l'ordonnance du 29 juillet 2015 suite à la transposition de la directive 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 (directive 2019/520 aussi appelée directive SET) dans législation régionale par l'ordonnance du 19 mai 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier.

Le projet prévoit également la transposition partielle de 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 transposition partielle de la directive 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.

B. Directive (UE) 2019/520 et directive (UE) 2022/362

La directive 2019/520 a abrogé la directive 52/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté.

En 2009, il fut précisé par la Commission, par sa décision 2009/750/CE relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques, comment l'interopérabilité prévue par la directive 2004/52/CE devait être réalisée en pratique.

La directive 2004/52/CE et la décision 2009/750/CE furent partiellement transposées en droit belge par l'autorité fédérale, par la loi du 21 décembre 2006 transposant la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté, et par les législateurs régionaux, par les décrets et l'ordonnance introduisant un prélèvement kilométrique dans les trois régions. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, il s'agit

heffing in de drie gewesten. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat het meer bepaald om de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet.

De regionale omzetting van de richtlijn 2004/52/EG, samen gelezen met de beschikking 2009/750/EG, gebeurde bij de invoering van de kilometerheffing. De gewesten hadden eerder een samenwerkingsakkoord gesloten, om gezamenlijk een juridische kader te creëren voor de gelijktijdige invoering van de kilometerheffing in elk gewest om enerzijds een transparant stelsel te ontwikkelen ten aanzien van de belastingplichtige en anderzijds een voldoende gecoördineerde juridische basis te creëren ten aanzien van dienstverleners, met respect voor de eigenheid en de territoriale bevoegdheden van elk gewest. Dit is het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

De richtlijn 2019/520 werd in de regionale regelgeving omgezet bij ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer.

De omzetting van de bepalingen die betrekking hebben op materies die tot de bevoegdheid van de federale staat behoren werd aan deze laatste overgelaten zoals artikelen 23 tot en met 25 van de richtlijn 2019/520 met betrekking tot de aanduiding van een nationaal contactpunt en de uitwisseling van informatie over de niet-betaling van wegentol. De in deze artikelen voorgeschreven regeling inzake de grensoverschrijdende gegevensuitwisseling tussen de lidstaten is vergelijkbaar met de bestaande gegevensuitwisseling die is voorzien voor bepaalde verkeersinbreuken, en vereist eveneens dat een Belgisch nationaal contactpunt wordt aangeduid dat toegang heeft tot de nationale voertuigregistratiegegevens. Deze bevoegdheid komt op grond van voornoemd artikel 6, § 4, 3° van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 toe aan de federale staat, opnieuw met de verplichting om bij de uitwerking hiervan de gewestelijke regeringen te betrekken.

De behandeling van voertuigregistratiegegevens komt in België toe aan de bij wet van 19 mei 2010 opgerichte federale Kruispuntbank van de voertuigen. Conform de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof kan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens de bevoegdheidsverdelingsregels, met inbegrip van het verticaliteitsbeginsel, deze niet machtigen als nationaal contactpunt en kan het ook een federale instantie niet eenzijdig verplichten om op te treden

plus précisément de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette.

La transposition régionale de la directive 2004/52/CE lue en combinaison avec la décision 2009/750/CE, a eu lieu lors de l'introduction du prélèvement kilométrique. Les régions avaient préalablement conclu un accord de coopération, pour créer conjointement un cadre pour l'introduction simultanée du prélèvement kilométrique dans chaque région afin, d'une part, de développer un système transparent à l'égard du contribuable et, d'autre part, de créer une base juridique suffisamment coordonnée à l'égard des prestataires de services, dans le respect des spécificités et des compétences territoriales de chaque région. Il s'agit de l'Accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la construction d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

La directive 2019/520 a été transposée dans législation régionale par l'ordonnance du 19 mai 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier.

La transposition des dispositions relatives aux matières qui sont de la compétence de l'État fédéral a été laissée à ce dernier, comme les articles 23 à 25 de la directive 2019/520 relatifs à la désignation d'un point de contact national et l'échange d'informations sur le défaut de paiement des redevances routières. Les règles prévues dans ces articles, relatives à l'échange transfrontalier d'informations entre États membres, sont similaires à celles existantes, prévues pour certaines infractions routières, et qui exigent également la désignation d'un point de contact national belge ayant accès aux données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules. Sur la base de l'article 6, § 4, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980 précitée, cette compétence revient à l'État fédéral, avec à nouveau l'obligation d'associer les gouvernements régionaux à l'élaboration de ces règles.

Le traitement des données relatives à l'immatriculation des véhicules en Belgique relève de la compétence de la Banque Carrefour des Véhicules, créée par la loi du 19 mai 2010. Conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la Région de Bruxelles-Capitale ne peut pas, selon les règles de répartition des compétences, y compris le principe de verticalité, désigner celui-ci en tant que point de contact national, ni obliger unilatéralement

als nationaal contactpunt (zie bijvoorbeeld het arrest van het Grondwettelijk Hof nr. 2°/2012 van 11 januari 2012).

De richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen vergt op dit ogenblik weinig aanpassing aan de bestaande ordonnantie. De richtlijn voert immers een aantal wijzigingen door, zoals de uitbreiding van het toepassingsgebied en de voorkeur voor tolgelden boven gebruiksrechten, die voor kilometerheffing (die enkel tolgelden oplegt aan zwaar vrachtvervoer) niet van belang zijn. De verplichte differentiatie van de tolgelden op grond van CO₂-emissies wordt momenteel nog niet doorgevoerd, aangezien de drie gewesten en Sofico voorlopig een beroep doen op de mogelijkheid tot uitstel voor bestaande tolsystemen met een concessieovereenkomst of een langetermijnovereenkomst zoals voorzien in artikel 7, lid 7 en lid 8 van de herziene richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur.

De wijziging van richtlijn (EU) 2019/520 slaat ten slotte enkel op de bijlage I bij die richtlijn met de gegevens die in het kader van een automatische zoekopdracht moeten worden verschaft, waarvoor de federale overheid bevoegd is.

C. Regionale bevoegdheid voor de materies geregeld door de richtlijn 2019/520

a) Bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is op grond van de artikelen 6, § 1, X, 1° en 6, § 1, X, 2°*bis* van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen bevoegd voor “de wegen en hun aanhorigheden” evenals “het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen”. Deze bevoegdheden vormden ook de grond voor de regionale omzetting van de richtlijn 2004/52/EG, zoals ook door Grondwettelijk Hof werd bevestigd in haar arrest nr. 30/2017 van 23 februari 2017 en van de richtlijn 2019/520/EU.

b) Voorafgaande coördinatie tussen de gewesten

Zoals dit ook het geval was bij de regionale omzetting van de richtlijn 2019/520/EU, werden de ontwerpdecreten en -ordonnantie tot wijziging van de decreten en ordonnantie betreffende de kilometerheffing opgesteld in

une autorité fédérale à agir en tant que point de contact national (voir, par exemple, l’arrêt de la Cour constitutionnelle n° 2°/2012 du 11 janvier 2012).

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 de l’ordonnance existante. En effet, la directive introduit un certain nombre de modifications, telles que l’extension du champ d’application et la préférence pour les péages par rapport aux droits d’usage, qui ne sont pas pertinentes pour le prélèvement kilométrique (qui n’impose des péages qu’aux poids lourds). La variation obligatoire des péages en fonction des émissions de CO₂ n’est pas mise en œuvre actuellement, parce que les régions et la Sofico font appel à la possibilité de report pour les systèmes de péage existants avec 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.

Enfin, les modifications de la directive (UE) 2019/520 ne concernent que l’annexe I de 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 2019/520

a) Compétence de la Région de Bruxelles-Capitale

La Région de Bruxelles-Capitale est compétente en vertu des articles 6, § 1^{er}, X, 1° et 6, § 1^{er}, X, 2°*bis* de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, 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». Ces compétences ont également servi de base à la transposition régionale de la directive 2004/52/CE, comme l’a confirmé la Cour constitutionnelle dans son arrêt n° 30/2017 du 23 février 2017 et de la directive 2019/520/UE.

b) Coordination préalable entre les régions

Comme pour la transposition régionale de la directive 2019/520/UE, les projets de décrets et d’ordonnance modifiant les ordonnance et décrets relatifs au prélèvement kilométrique ont été élaborés en étroite concertation avec

nauw overleg met vertegenwoordigers van ieder gewest. Om de implementatie zo spoedig als mogelijk te kunnen realiseren, werd deze voorgaande coördinatie tussen de gewesten niet geformaliseerd in een nieuw samenwerkingsakkoord.

D. Aanpassingen van de ordonnantie 29 juli 2015

Vele aanpassingen aan de ordonnantie tot invoering van de kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben betrekking op terminologische en enkele andere wijzigingen die volgen uit de omzetting van de richtlijn 2019/520. Daarnaast werden een aantal bestaande bepalingen verduidelijkt en gepreciseerd.

Commentaar bij de artikelen

HOOFDSTUK 1 Algemene bepalingen

Artikelen 1 en 2

Deze ordonnantie regelt een gewestaangelegenheid.

Enkele aangelegenheden vallen onder de bevoegdheid van de federale staat, zoals bijvoorbeeld de bepalingen met betrekking tot de aanduiding van een nationaal contactpunt en de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over de niet-betaling van wegentol opgenomen in artikel 23 van richtlijn 2019/520, en moeten op dat niveau geregeld worden.

HOOFDSTUK 2 Wijziging van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het eurovignet

Artikel 3

Dit artikel vervangt de titel van richtlijn 1999/62/EG door de volgende tekst:

“Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen”.

les représentants de chaque Région. Afin de pouvoir réaliser la transposition le plus vite possible, la présente coordination n’a pas été formalisée entre les Régions dans un nouvel accord de coopération.

D. Modifications de l’ordonnance du 29 juillet 2015

Beaucoup de modifications à apporter à l’ordonnance introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sont des modifications terminologiques et des ajustements découlant de la transposition de la directive 2019/520. En plus, certaines dispositions existantes sont clarifiées et précisées.

Commentaire des articles

CHAPITRE 1^{ER} Dispositions générales

Articles 1^{er} et 2

L’ordonnance commentée règle une matière régionale.

Certaines matières relèvent de la compétence de l’État fédéral et doivent être réglées à ce niveau, comme par exemple, les dispositions relatives à la désignation d’un point de contact national et l’échange transfrontière d’informations sur le non-paiement des redevances routières énoncées à l’article 23 de la directive 2019/520.

CHAPITRE 2 Modification de l’ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l’Eurovignette

Article 3

Cet article remplace le titre de la directive 1999/62/EG par le texte suivant:

«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».

Artikel 4

In dit artikel worden de in het ontwerp van ordonnantie gebruikte begrippen gedefinieerd uitgaande van de definities van de ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer. Dit behoeft geen bijkomende uitleg.

Er moesten echter enkele begrippen worden toegevoegd en definities worden aangepast ten opzichte van deze die werden voorzien ingevolge de nieuwe EETS-richtlijn, zoals omgezet bij ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in het recht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (zie artikel 3, 1°, 2°, 3°, 5°, 6°, 7°, 12°, 13°, 14°, 15° en 21°).

De begrippen dienstaanbieder, dienstverleningsovereenkomst en gebruiker werden op verschillende plaatsen aangepast, omdat het elektronisch tolheffingssysteem van de kilometerheffing zowel toegankelijk is voor de dienstaanbieders die elektronische toldiensten leveren in de Europese Unie (de “European Electronic Toll Services” geleverd door de EETS-aanbieders) als voor de dienstaanbieders die enkel lokaal toldiensten leveren in de drie gewesten waaronder het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (de “Electronic Toll Services” geleverd in de gewesten door de ETS-aanbieders), waardoor de gebruikers van die diensten (met name de houders van de voertuigen die met die dienstverleningsovereenkomst sluiten) zowel EETS-gebruikers als lokale ETS-gebruikers kunnen zijn.

De definitie van elektrisch voertuig werd vervangen door emissievrij voertuig in navolging van de aanpassing van het toepassingsgebied van de herziene richtlijn 1999/62/EG het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen, die dat begrip heeft geïntroduceerd en overgenomen uit de verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad (zie art. 3, 23°).

Verder wordt aan de bestaande definities een definitie over het vervoer over de weg van goederen toegevoegd ter verduidelijking van het toepassingsgebied van de kilometerheffing (zie art. 3, 24°). Er is immers betwisting gerezen over de onderworpenheid aan de kilometerheffing wanneer werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen (zie bijv. mobiele kranen, verreikers, hoogtewerkers, grondzuigmachines, ...) worden vervoerd door voertuigen waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt. Nochtans werd in de toelichting bij de ordonnantie van 29 juli 2015 al benadrukt dat het “vervoer

Article 4

Cet article définit les termes utilisés dans le projet d’ordonnance, sur la base des définitions de l’ordonnance du 19 mai 2022 concernant l’interopérabilité des systèmes de télépéage routier. Ceci n’appelle pas d’explications supplémentaires.

Toutefois, certains termes ont dû être ajoutés et certaines définitions ajustées par rapport à celles prévues par la nouvelle directive SET, telle que transposée par l’ordonnance du 19 mai 2022 concernant l’interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans le droit de la Région de Bruxelles-Capitale (voir l’article 3, 1°, 2°, 3°, 5°, 6°, 7°, 12°, 13°, 14°, 15° et 21°).

Les concepts de prestataire de services, de contrat de prestation de services et d’utilisateur ont été adaptés à plusieurs endroits, parce que le système de télépéage du prélèvement kilométrique est accessible à la fois aux prestataires de services qui fournissent des services de télépéage dans l’Union européenne (les «European Electronic Toll Services» fournis par les prestataires du SET) et aux prestataires de services qui ne fournissent des services de péage que localement dans les trois régions dont la Région de Bruxelles-Capitale (les «Electronic Toll Services» fournis dans les régions par les prestataires de ETS), de sorte que les utilisateurs de ces services (en particulier les détenteurs des véhicules qui concluent des contrats de prestation de services avec ces prestataires) peuvent être à la fois des utilisateurs du SET et des utilisateurs locaux du SET.

La définition du véhicule électrique a été remplacée par véhicule à émission nulle suite à l’adaptation du champ d’application 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 qui l’a introduit et repris du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d’émissions de CO₂ 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 (voir article 3, 23°).

En outre, une définition concernant le transport par route de marchandises est ajoutée aux définitions existantes afin de clarifier le champ d’application du prélèvement kilométrique (voir article 3, 24°). En effet, des litiges sont apparus concernant l’assujettissement au prélèvement kilométrique lorsque des outils, machines-outils et véhicules-outils (voir, par exemple, grues mobiles, chariots télescopiques, nacelles élévatrices, machines à aspirer le sol, etc.) sont transportés par des véhicules dont le poids total en charge autorisé est de plus de 3,5 tonnes. Toutefois, l’exposé des motifs de l’ordonnance du 29 juillet 2015 soulignait déjà

over de weg van goederen” in ruime zin dient te worden geïnterpreteerd en dat onder meer werktuigen ook als goederen worden beschouwd. Hetzelfde geldt overigens voor allerlei soorten afval, grond en afbraakmaterialen die bijvoorbeeld ook als goederen worden beschouwd.

Verder is er betwisting gerezen over de onderworpenheid aan de kilometerheffing van de vermelde werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen, wanneer ze op de (openbare) weg (een niet-geconcedeerde weg van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) worden gebruikt en goederen (zoals bijvoorbeeld, afvalstoffen, grond, of afbraakmaterialen) vervoeren. In dat geval zijn die werktuigen immers wel aan de kilometerheffing onderworpen. Of zij al dan niet voor het vervoer van goederen bestemd zijn, is niet relevant. Het volstaat dat die werktuigen gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen daartoe gebruikt worden.

Tenslotte werden de definities in artikel 3, 8°-11° en 16°-22° van de bestaande ordonnantie behouden.

Dit leidt tot de volgende lijst van definities:

- 1° belastingplichtige: de houder van het voertuig als bedoeld in artikel 5 van deze ordonnantie, in wiens hoofde de kilometerheffing wordt geheven;
- 2° dienaar: elke juridische entiteit, die door de tolheffer is geaccrediteerd om in zijn tolgebied een dienst aan te bieden van facturatie aan gebruikers, inning en afdracht aan de tolheffer, van de kilometerheffing op basis van door boordapparatuur geregistreerde of bekomen gegevens;
- 3° dienstverleningsovereenkomst: de overeenkomst tussen de houder van een voertuig en een dienaar naar zijn keuze, die voorafgaand aan het gebruik van enige weg voor dat voertuig moet worden afgesloten;
- 4° EURO-emissieklasse: de klasse gedefinieerd op basis van emissiegrenswaarden, zoals omschreven in Bijlage 0 van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen; hieraan wordt de klasse “minder vervuilend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen” toegevoegd;
- 5° fiscale administratie: de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel Fiscaliteit;
- 6° gebruiker: de houder van het voertuig, die een dienstverleningsovereenkomst heeft gesloten met een dienaar of de hoofddienaar om de kilometerheffing te betalen;
- 7° gegarandeerd betaalmiddel: betaalmiddel waarmee de dienaar en de hoofddienaar de kilometerheffing en, in voorkomend geval, de aan de gebruiker

que le «transport par route de marchandises» devait être interprété au sens large et que, entre autres, les outils sont également considérés comme des marchandises. Il en va de même pour toutes sortes de déchets, de terres et de matériaux de démolition qui sont également considérés comme des marchandises, par exemple.

En outre, il y eu contestation concernant l’assujettissement au prélèvement kilométrique des outils, machines-outils et véhicules-outils mentionnés ci-dessus, lorsqu’ils sont utilisés sur la route (la voie publique) (une route non concédée de la Région de Bruxelles-Capitale) et transportent des marchandises (telles que, par exemple, des déchets, de la terre ou des matériaux de démolition). Dans ce cas, ces outils sont effectivement soumis au prélèvement kilométrique. Le fait qu’ils soient ou non prévus pour transporter des marchandises n’a pas d’importance. Il suffit que ces outils, machines-outils et véhicules-outils soient utilisés à cette fin.

Enfin, les définitions de l’article 3, 8°-11° et 16°-22° de l’ordonnance existante sont maintenues.

Cela conduit à la liste de définitions suivante:

- 1° contribuable: le détenteur du véhicule, tel que visé à l’article 5 de la présente ordonnance, à charge duquel le prélèvement kilométrique, est levé;
- 2° prestataire de services: toute entité juridique ayant obtenu un agrément du percepteur de péages pour offrir dans son secteur à péage un service de facturation, de perception et de transfert du prélèvement kilométrique au percepteur de péages sur la base de données enregistrées ou obtenues par un équipement embarqué;
- 3° contrat de prestation de services: le contrat entre le détenteur d’un véhicule et un prestataire de services de son choix, qui doit être conclu pour ce véhicule préalablement à l’utilisation d’une quelconque route;
- 4° 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; à laquelle est ajoutée la classe «moins polluant qu’Euro VI, y compris les véhicules à émission nulle»;
- 5° administration fiscale: le Service public régional Bruxelles Fiscalité;
- 6° utilisateur: le détenteur du véhicule qui a conclu un contrat de prestation de services avec un prestataire de services ou le prestataire de services principal pour payer le prélèvement kilométrique;
- 7° moyen de paiement garanti: les moyens de paiement par lesquels le prestataire de services et le prestataire de services principal peuvent percevoir, à première

- gefactureerde inningskosten op eerste verzoek kunnen innen, zonder verdere toelating van de gebruiker en zonder dat deze de betaling, die met het betaalmiddel werd verricht, kan annuleren;
- 8° kilometer: elke afstand, uitgedrukt in aantal kilometer, afgerond op het hogere of lagere duizendste naargelang het cijfer van de tienduizendsten al dan niet 5 bereikt;
- 9° kilometerheffing: de belasting die geheven wordt conform de bepalingen van deze ordonnantie;
- 10° ordonnantie van 21 december 2012: de ordonnantie van 21 december 2012 tot vaststelling van de fiscale procedure in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 11° samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014: het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;
- 12° tolgebied: het EETS-gebied, waarvoor door een tolheffer kilometerheffing wordt geïnd of waarop kilometerheffing kan geïnd worden maar het tarief nul eurocent bedraagt;
- 13° hoofddienstaanbieder: de single service provider: waarmee, in uitvoering van de samenvoegingsovereenkomst, een DBFMO-overeenkomst wordt gesloten;
- 14° tolgebiedsverklaring: de EETS-gebiedsverklaring waarmee de tolheffer de algemene voorwaarden bepaalt, zoals onder andere, deze vermeld in artikel 6 lid 2 en lid 9 van de EETS-richtlijn en Bijlage II van de Uitvoeringsverordening 2020/204 waaraan de dienstverleners moeten voldoen om toegang tot het tolgebied van de kilometerheffing te verkrijgen;
- 15° tolheffer: het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 16° Viapass: het publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, vermeld in artikel 18 van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014;
- 17° voertuig: een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen, bedoeld of gebruikt, al dan niet uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen en waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt;
- 18° weg: de landwegen en haar aanhorigheden;
- demande, le prélèvement kilométrique et, le cas échéant, les frais de perception facturés à l'utilisateur, sans autre autorisation de l'utilisateur et sans que celui-ci puisse annuler le paiement qui a été effectué avec le moyen de paiement;
- 8° kilomètre: toute distance, exprimée en kilomètres, arrondie au millième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des dix millièmes atteint ou non 5;
- 9° prélèvement kilométrique: la taxe qui est levée conformément aux dispositions de la présente ordonnance;
- 10° ordonnance du 21 décembre 2012: l'ordonnance du 21 décembre 2012 établissant la procédure fiscale en Région de Bruxelles-Capitale;
- 11° accord de coopération du 31 janvier 2014: 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*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;
- 12° 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;
- 13° prestataire de services principal: le single service provider avec lequel un contrat DBFMO est conclu en exécution de la convention de marché conjoint;
- 14° déclaration du secteur à péage: la déclaration de secteur de SET par laquelle le percepteur de péages définit les conditions générales, telles qu'énoncées, entre autres, à l'article 6, paragraphe 2 et paragraphe 9, de la directive SET et à l'annexe II du règlement d'exécution 2020/204, que les prestataires de services doivent remplir pour accéder au secteur à péage du prélèvement kilométrique;
- 15° percepteur de péages: la Région de Bruxelles-Capitale;
- 16° Viapass: le Partenariat interrégional de droit public institué sous la forme d'une institution commune, telle que visée à l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, figurant à l'article 18 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014;
- 17° véhicule: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont le poids total en charge autorisé est de plus de 3,5 tonnes;
- 18° route: les routes et leurs dépendances;

- 19° niet-geconcedeerde weg: de weg of het gedeelte van de weg waarvan het beheer niet in concessie is gegeven;
- 20° tariefzone: een begrensde wegsegment met een vast begin- en eindpunt waarop bij gebruik in een welbepaalde rijrichting op elk moment een eenduidig bepaald en afstandsgerelateerd tarief Tz van toepassing is;
- 21° DBFMO-overeenkomst: de overeenkomst die door Viapass, optredende in naam en voor rekening van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en, gebeurlijk, hun concessiehouders, in uitvoering van de samenvoegingsovereenkomst wordt gesloten met de hoofddienstaanbieder;
- 22° samenvoegingsovereenkomst: de overeenkomst betreffende de realisatie van een gezamenlijke opdracht gesloten tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en SOFICO.
- 23° emissievrij voertuig: een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen, bedoeld of gebruikt, al dan niet uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen, waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt en dat beantwoordt aan de voorwaarden] als bepaald in artikel 3, punt 11, van verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad;
- 24° vervoer over de weg van goederen: het vervoer van elk goed dat op een voertuig kan worden geladen of afgeladen, met inbegrip van het vervoer van werktuigen en gereedschapsmachines en van werktuig-voertuigen alsook het vervoer van elk goed door die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuigvoertuigen, wanneer zij worden gebruikt op een niet-geconcedeerde weg.

Artikel 5

Deze bepaling behoeft geen verdere toelichting.

Artikel 6

Dit artikel betreft de wijziging van artikel 8, 2° van de ordonnantie van 29 juli 2015. De huidige correctiefactor van 1,5% wordt, in de formule voor de bepaling van het aan te rekenen aantal kilometers Kz, verminderd tot 1%, aangezien de afwijkingen van de nauwkeurigheidsregistratie-eisen die de dienstverleners moeten nakomen in werkelijkheid kleiner zijn dan 1%.

Artikel 7

Dit artikel betreft de wijziging van artikel 11 van de ordonnantie van 29 juli 2015, waaraan een paragraaf 5 wordt toegevoegd om aan te geven dat de vrijstellingen

- 19° route non concédée: la route ou la partie de la route dont la gestion n'est pas donnée en concession;
- 20° zone tarifaire: un segment de route limité avec un début et une fin fixes pour l'utilisation duquel dans un sens bien déterminé un tarif Tz déterminé de manière univoque et en rapport avec la distance parcourue est d'application;
- 21° contrat DBFMO: le contrat conclu par Viapass, agissant au nom et pour le compte de la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale et le cas échéant, leurs concessionnaires, avec le prestataire de services principal, en exécution de la convention de marché conjoint;
- 22° convention de marché conjoint: le contrat relatif à la réalisation d'un marché conjoint conclu entre la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale et la SOFICO;
- 23° véhicule à émission nulle: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont le poids total en charge autorisé est de plus de 3,5 tonnes et qui répond aux conditions déterminées à l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ 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;
- 24° transport par route de marchandises: le transport de tout bien pouvant 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 de tout bien par ces outils, machines-outils et véhicules-outils, quand ils sont utilisés sur une route non concédée.

Article 5

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 6

Cet article concerne la modification de l'article 8, 2° de l'ordonnance du 29 juillet 2015, le facteur de correction de 1,5 % dans la formule de détermination du nombre de kilomètres Kz à prendre en compte est réduit à 1 %, car les écarts par rapport aux exigences en matière de précision d'enregistrement que doivent respecter les prestataires de services sont en réalité inférieurs à 1 %.

Article 7

Cet article concerne la modification de l'article 11 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 qui est complété avec un § 5 pour indiquer que les exonérations sont incluses dans

worden opgenomen in een lijst met vrijstellingen die door de fiscale administratie wordt bijgehouden en bijgewerkt in overeenstemming met de geldende regels ter bescherming van de persoonsgegevens.

Artikel 8

Dit artikel vervangt in artikel 12 van de ordonnantie van 29 juli 2015, de bewoordingen dienstverlener door dienaar aanbieder en hoofddienaar aanbieder die beiden de verplichting hebben om met de houders van voertuigen een dienstverleningsovereenkomst te sluiten. Verder wordt het begrip elektronische registratievoorziening vervangen door het begrip boordapparatuur dat in de EETS-richtlijn wordt gebruikt.

Rekening houdende met de huidige en toekomstige ontwikkelingen op het vlak van de gebruikte boordapparatuur dienen smartphones, apps en tachografen alsook fleet-telematics als boordapparatuur te worden beschouwd. Momenteel wordt echter in het kader van de kilometerheffing enkel gebruik gemaakt van de zgn. on board equipment” of “OBE”.

Verder werd in overeenstemming met het nieuwe artikel *7undecies 2bis* van de herziene richtlijn 1999/62/EG toegevoegd dat de houder van het voertuig het recht heeft om, voorafgaand aan het gebruik van enige weg, de emissieklasse van het voertuig elektronisch mee te delen.

Bovendien worden aan de dienaar aanbieder en hoofddienaar aanbieder uitdrukkelijk een aantal bijkomende verplichtingen opgelegd.

Door paragraaf *2bis* worden zij verplicht om de juistheid van de door de houder van het voertuig voorgelegde voertuigdocumenten te controleren, alsook de elektronisch meegedeelde emissieklasse.

Volgens het tweede lid van paragraaf 2, 5°, worden de dienaar aanbieder en de hoofddienaar aanbieder verplicht om de schorsing van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst op de lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur te vermelden en de gebruiker en de fiscale administratie onmiddellijk op de hoogte brengen van de schorsing van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst.

Deze lijst moet elektronisch worden meegedeeld aan de tolheffer en de interregionale entiteit Viapass, zodat zij snel en efficiënt worden geïnformeerd van elke schorsing van de dienstverleningsovereenkomst.

In paragraaf 4 wordt hen uitdrukkelijk de verplichting opgelegd om een lijst van ongeldig verklaarde boordappa-

une liste des exonérations tenue et mise à jour par l'administration fiscale conformément aux règles relatives à la protection des données à caractère personnel en vigueur.

Article 8

Cet article remplace les mots prestataire de services utilisés à l'article 12 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 par les mots prestataire de services et prestataire de services principal parce que les deux concluent des contrats de prestation de services avec les détenteurs de véhicules. Ensuite les mots dispositif d'enregistrement électronique sont remplacés par les mots équipement embarqué utilisés par la directive SET.

Compte tenu des évolutions actuelles et futures dans le domaine des équipements embarqués utilisés, les smartphones, les applications et les tachygraphes ainsi que la télématique de la flotte doivent être considérés comme des équipements embarqués. Toutefois, à l'heure actuelle, seules les unités dites «on board equipment» ou «OBE» sont utilisées dans le cadre du prélèvement kilométrique.

En outre, conformément au nouvel article *7undecies 2bis* de la directive 1999/62/CE révisée, il a été ajouté que le détenteur du véhicule est autorisé à communiquer par voie électronique la classe d'émission du véhicule avant d'emprunter une route.

De plus, un certain nombre d'obligations supplémentaires sont explicitement imposées aux prestataires de services et prestataire de services principal.

Par le paragraphe *2bis*, ils sont tenus de vérifier l'exactitude des documents du véhicule présentés par le détenteur du véhicule, en ce compris la classe d'émission communiquée par voie électronique.

Conformément au deuxième alinéa du paragraphe 2, 5°, le prestataire de services et le prestataire de services principal sont tenus d'inclure la suspension de l'exécution du contrat dans la liste des équipements embarqués invalidés et d'informer immédiatement l'utilisateur et l'administration fiscale de la suspension de l'exécution du contrat de prestation de services.

Cette liste doit être communiquée par voie électronique au percepteur de péages et à l'entité interrégionale, Viapass, afin qu'ils soient informés rapidement et efficacement de toute suspension du contrat de prestation de services.

Le paragraphe 4 leur impose explicitement d'établir une liste des équipements embarqués invalidés dans

ratuur op te stellen, waarin zij de gebeurtenissen moeten opnemen vermeld in paragraaf 3. Zij zijn verplicht om die lijst dagelijks bij te werken en aan de tolheffer mee te delen.

Dit alles moet gebeuren in overeenstemming met de geldende regelgeving met betrekking tot de bescherming van de persoonsgegevens.

Artikel 9

Dit artikel voegt, in navolging van artikel 10, lid 2, tweede alinea van de EETS-richtlijn, aan artikel 13, paragraaf 3 van de ordonnantie van 29 juli 2015, de verplichting toe van de bestuurder, om tijdens elk gebruik van een weg erop toe zien dat enkel één boordapparatuur, die geschikt is voor gebruik in het tolgebied, geactiveerd is en de gereden afstand registreert.

Artikelen 10 tot en met 12

Deze artikelen passen hoofdzakelijk terminologie aan door invoeging van bijvoorbeeld de nieuwe begrippen dienst aanbieder en hoofddienst aanbieder, boordapparatuur, accreditatie, tolheffer, tolgebiedsverklaring. Deze bepalingen behoeven geen verdere toelichting.

Artikel 13

Dit artikel wijzigt artikel 26 van de ordonnantie van 29 juli 2015, ingevolge de eisen opgelegd door artikel 24, leden 2 en 3 van de EETS-richtlijn op het vlak van de verplichte informatie die in geval van niet-betaling van wegentol aan de gebeurlijke overtreders moet worden meegegeeld. Het voorziet onder meer in de verplichting om het bedrag van de boete, de aard, de datum en het uur van de gepleegde overtreding, de artikelen die werden miskend en het beroep dat kan worden ingesteld in het proces-verbaal te vermelden en de kennisgeving te doen in de taal van het inschrijvingsbewijs van het voertuig en in ieder geval in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving.

Dit heeft als gevolg dat wanneer een geval van niet-betaling van de kilometerheffing in België wordt vastgesteld met betrekking tot een voertuig ingeschreven in een land van de EER, bij de kennisgeving van niet-betaling een vertaling wordt gevoegd in de taal van inschrijving (indien beschikbaar) dan wel in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving.

Ten aanzien van voertuigen ingeschreven in België wordt ook de taalregeling in bestuurszaken toegepast.

laquelle ils doivent inclure les événements mentionnés au paragraphe 3. Ils sont obligés de mettre la liste à jour et de la communiquer au percepteur de péages quotidiennement.

Tout cela doit se faire dans le respect de la réglementation en vigueur concernant la protection des données à caractère personnel.

Article 9

Cet article ajoute à l'article 13, paragraphe 3, de l'ordonnance du 29 juillet 2015, à l'instar de l'article 10, paragraphe 2, deuxième alinéa, de la directive SET, l'obligation pour le conducteur de s'assurer, lors de chaque utilisation d'une route, que seul un équipement embarqué adapté à l'utilisation dans le secteur à péage est activé et enregistre la distance parcourue.

Articles 10 à 12

Ces articles adaptent principalement la terminologie en insérant, par exemple, les nouveaux termes prestataire de services principal, équipement embarqué et agrément. Ces articles n'appellent pas plus de commentaires.

Article 13

Cet article modifie l'article 26 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 pour donner suite aux exigences imposées par l'article 24 paragraphes 2 et 3 de la directive SET en ce qui concerne les informations obligatoires à fournir aux contrevenants en cas de non-paiement des péages routiers. Il prévoit, entre autres, l'obligation d'inclure le montant de l'amende, la nature, la date et l'heure de l'infraction commise, la référence aux articles qui ont été violés et le recours qui peut être introduit, dans le procès-verbal et de le notifier dans la langue du certificat d'immatriculation du véhicule et à tout le moins une des langues officielles de l'État membre ou le véhicule est immatriculé.

Par conséquent, lorsqu'un cas de non-paiement du prélèvement kilométrique est établi pour un véhicule immatriculé dans un pays de l'EEE, la notification de non-paiement est accompagnée d'une traduction dans la langue d'immatriculation (si elle est disponible) ou dans une langue officielle de l'État membre d'immatriculation.

Pour les véhicules immatriculés en Belgique, la notification de non-paiement se fait aussi conformément à la législation sur l'emploi des langues en matière administrative.

Artikel 14

Dit artikel past terminologie aan door invoeging van de nieuwe begrippen hoofddienstaanbieder, boordapparatuur en voertuigdocumenten. Deze bepaling behoeft geen verdere toelichting.

Artikel 15

Dit artikel vervangt in de titel van hoofdstuk IV van de ordonnantie van 29 juli 2015, het woord dienstverlener door dienaarbieder en voegt het begrip hoofddienstaanbieder toe.

Artikel 16

Dit artikel wijzigt artikel 34 van de ordonnantie van 29 juli 2015.

In paragraaf 1, worden enerzijds in de Nederlandstalige versie een aantal begrippen aangepast (“tolheffende instantie” wordt vervangen door “tolheffer”, “dienstverlener” door “dienaarbieder” en “tolgebiedverklaring” door “tolgebiedsverklaring” en anderzijds worden de woorden “toelating verschaffen” (aan de dienaarbieders) vervangen door het begrip “accreditatie”

In paragraaf 2 worden de accreditatievoorwaarden gepreciseerd zoals die van meet af aan in de tolgebiedsverklaringen uitdrukkelijk werden bepaald, die ook de rechten en plichten van de dienaarbieders vermeldt.

Deze bepaling behoeft geen verdere toelichting.

Artikel 17

Dit artikel vervangt in artikel 35 van de ordonnantie van 29 juli 2015 de woorden “single service provider” door “hoofddienstaanbieder”.

Artikel 18

Dit artikel voegt aan artikel 36 § 1, 1° van de ordonnantie van 29 juli 2015 de precisering toe dat aan de gebruiker (medecontractant) boordapparatuur moet worden verschaft die thans dient te beantwoorden aan de vereisten van de Europese verordeningen genomen in uitvoering van de EETS-richtlijn, evenals de gebruiksaanwijzing ervan. Dit behoeft geen verdere toelichting.

Artikel 19

Dit artikel voegt aan artikel 37 van de ordonnantie van 29 juli 2015^{de} precisering toe dat de dienaarbieder en de hoofddienstaanbieder verplicht zijn (zoals momenteel in het kader van de kilometerheffing in feite al het geval

Article 14

Cet article adapte la terminologie en insérant les nouveaux termes prestataire de services principal, équipement embarqué et documents du véhicule. Cet article n'appelle pas plus de commentaires.

Article 15

Cet article ajoute dans le titre du chapitre IV de l'ordonnance du 29 juillet 2015, les mots prestataire de services principal.

Article 16

Cet article modifie l'article 34 de l'ordonnance du 29 juillet 2015.

Au paragraphe 1^{er}, d'une part, dans la version néerlandaise, certains termes ont été modifiés (les mots «tolheffende» instantie» ont été remplacés par le mot «tolheffer», «dienstverlener» par «dienaarbieder», «tolgebiedverklaring» par «tolgebiedsverklaring» et, d'autre part, les mots «donner autorisation» (aux prestataires de services) sont remplacés par «donner l'agrément».

Au paragraphe 2, sont précisées les conditions d'agrément telles qu'elles sont explicitement stipulées, dès le départ, dans les déclarations du secteur à péage, qui énoncent également les droits et obligations des prestataires de services.

Pour le reste, cette disposition n'appelle pas de commentaires.

Article 17

Cet article remplace les «mots single service provider» utilisés à l'article 35 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 par les mots «prestataire de services principal».

Article 18

Cet article ajoute à l'article 36, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'ordonnance du 29 juillet 2015 la précision que l'utilisateur (co-contractant) doit être muni d'un équipement embarqué qui devra à présent répondre aux exigences des règlements européens adoptés en application de la directive SET, ainsi que d'un mode d'emploi. Cela n'appelle pas plus de commentaires.

Article 19

Cet article ajoute à l'article 37 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 la précision que le prestataire de services et le prestataire de services principal sont tenus (comme c'est déjà le cas dans le cadre du prélèvement kilomé-

is) om de kilometerheffing te berekenen op basis van de gegevens die door de boordapparatuur worden verschaft en deze te innen en door te storten aan de tolheffer.

Artikel 20

Dit artikel past artikel 38 van de ordonnantie van 29 juli 2015 aan door uitdrukkelijk de verplichting op te leggen aan dienst aanbieder en de hoofddienst aanbieder om dagelijks een (elektronische) tolmelding aan de tolheffer te sturen, zelfs wanneer voor een voertuig geen kilometers werden geregistreerd.

De tolmelding is een elektronisch databestand dat wordt opgesteld volgens de technische eisen en in vorm bepaald door de tolheffer en dat de volgende gegevens bevat:

(i) het aantal gereden kilometers per voertuig; (ii) het voor dat voertuig opgegeven kenteken; (iii) het van toepassing zijnde tarief per kilometer voor het desbetreffende voertuig; en (iv) de door de dienst aanbieder berekende kilometerheffing die verschuldigd is.

Iedere onvolledigheid of onjuistheid van de tolmelding, moet door de dienst aanbieder onverwijld worden rechtgezet en ontslaat hem niet van de verplichting om het volledig verschuldigde bedrag van kilometerheffing te betalen.

HOOFDSTUK 4 Slotbepaling

Artikel 21

Dit artikel bepaalt de inwerkingtreding van de bepalingen van deze ordonnantie.

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid,

Sven GATZ

trique) de calculer le prélèvement kilométrique sur la base des données fournies par l'équipement embarqué et de le percevoir et le verser au percepteur de péages.

Article 20

Cet article adapte l'article 38 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 en mentionnant explicitement l'obligation du prestataire de services et du prestataire principal d'envoyer une déclaration de péage au percepteur de péages même si, pour un véhicule, aucun kilomètre n'a été enregistré.

La déclaration de péage est un fichier de données électronique, préparé conformément aux exigences techniques et sous la forme déterminée par le percepteur de péages, contenant les données suivantes:

(i) le nombre de kilomètres parcourus par véhicule; (ii) le numéro d'immatriculation de ce véhicule; (iii) le tarif par kilomètre applicable à ce véhicule; et (iv) le prélèvement kilométrique dû, calculé par le prestataire de services.

Tout caractère incomplet ou inexact de la déclaration de péage doit être corrigé sans délai par le prestataire de services et ne le libère pas de son obligation de payer le montant total du péage dû.

CHAPITRE 4 Disposition finale

Article 21

Cet article détermine l'entrée en vigueur des dispositions de cette ordonnance.

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et de la Promotion du Multilinguisme,

Sven GATZ

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
ONDERWORPEN AAN HET ADVIES
VAN DE RAAD VAN STATE**

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het eurovignet

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Financiën en Begroting,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Minister van Financiën is ermee belast bij het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt:

**HOOFDSTUK 1
Algemene bepalingen**

Artikel 1 – Aangelegenheid

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2 – Voorwerp

Deze ordonnantie wijzigt de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet en brengt ze in overeenstemming met de omzetting van richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie bij de ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer. Zij voorziet ook in een gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen.

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOMIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ÉTAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

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

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Finances et du Budget,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre des Finances est chargé de soumettre au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont le texte suit:

**CHAPITRE 1^{ER}
Dispositions générales**

Article 1^{er} – Matière réglée

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2 – Objet

La présente ordonnance modifie l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'eurovignette et la met en concordance avec la transposition de la directive 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 l'ordonnance du 19 mai 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier. Elle prévoit également la transposition partielle de 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.

HOOFDSTUK 2

Wijziging van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het eurovignet

Artikel 3

In artikel 2 van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet wordt de titel van richtlijn 1999/62/EG door de volgende tekst vervangen:

“Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen”.

Artikel 4

In artikel 3 van dezelfde ordonnantie, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° Dit artikel, waarvan de bestaande tekst paragraaf 2 zal vormen, wordt aangevuld met een paragraaf 1, luidende:

“§ 1. De definities, vermeld in artikel 3 van de ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer zijn van toepassing op deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten voor zover huidige ordonnantie hiervan niet afwijkt.”

2° In de bestaande tekst van het artikel, die de paragraaf 2 van het artikel wordt, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) de bepaling onder 1° wordt vervangen als volgt:

“1° belastingplichtige: de houder van het voertuig als bedoeld in artikel 5 van deze ordonnantie, in wiens hoofde de kilometerheffing wordt geheven;”;

b) de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt:

“2° dienst aanbieder: elke juridische entiteit die door de tolheffer is geaccrediteerd om in haar tolgebied een dienst aan te bieden van inning van de kilometerheffing bij de gebruikers, en van afdracht aan de tolheffer, op basis van door boordapparatuur geregistreerde of verkregen gegevens;”;

c) in de bepaling onder 3° worden de woorden “dienstverlener naar zijn keuze” vervangen door de woorden “dienst aanbieder naar zijn keuze of de hoofddienst aanbieder”;

d) de bepaling onder 4° wordt opgeheven;

e) de bepaling onder 5° wordt de bepaling onder 4° en wordt vervangen als volgt:

“4° EURO-emissieklasse: de klasse gedefinieerd op basis van emissiegrenswaarden, zoals omschreven in Bijlage 0 van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen, met toevoeging van de klasse “minder vervuilend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen.”;

f) onder de bepaling onder 4° wordt een nieuwe bepaling 5° ingevoegd, luidende:

“5° gebruiker: de houder van het voertuig, die een dienstverleningsovereenkomst heeft met een dienst aanbieder of de hoofddienst aanbieder;”;

g) de bepaling onder 6° wordt vervangen als volgt:

“6° fiscale administratie: de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel Fiscaliteit;”;

CHAPITRE 2

Modification de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette

Article 3

À l'article 2 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, le titre de la directive 1999/62/EG est remplacé par le texte suivant:

«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».

Article 4

À l'article 3 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

1° Cet article, dont le texte actuel formera le paragraphe 2, est complété par un paragraphe 1^{er} rédigé comme suit:

«§ 1^{er}. Les définitions, mentionnées à l'article 3 de l'ordonnance du 19 mai 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier s'appliquent à la présente ordonnance et ses arrêtés d'exécution dans la mesure où la présente ordonnance n'y déroge pas.»;

2° Dans le texte existant de l'article, qui devient le paragraphe 2 de l'article, les modifications suivantes sont apportées:

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

«1° contribuable: le détenteur du véhicule tel que visé à l'article 5 de la présente ordonnance, à charge duquel un prélèvement kilométrique est levé;»;

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

«2° prestataire de services: toute entité juridique ayant obtenu 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 à péages, sur la base de données enregistrées ou obtenues par un équipement embarqué;»;

c) au 3°, les mots «le prestataire de services de son choix» sont remplacés par les mots «le prestataire de services de son choix ou le prestataire de services principal»;

d) le 4° est abrogé;

e) le 5° devient le 4° et est remplacé par ce qui suit:

«4° 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 poids lourds pour l'utilisation d'infrastructures routières, en ajoutant la classe «moins polluante qu'Euro VI, y compris les véhicules à émission nulle.»;

f) un 5° est inséré sous le 4°, rédigé comme suit:

«5° utilisateur: le détenteur du véhicule qui dispose d'un contrat de prestation de services avec un prestataire de services ou le prestataire de services principal;»;

g) le 6° est remplacé par ce qui suit:

«6° administration fiscale: le Service public régional de Bruxelles fiscalité;»;

- h) in de bepaling onder 7° worden de volgende wijzigingen aangebracht:
- het woord “dienstverlener” wordt vervangen door de woorden “dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;
 - het woord “kan” wordt vervangen door het woord “kunnen”;
 - de woorden “houder van het voertuig” worden vervangen door het woord “gebruiker”;
- i) in de bepaling onder 12° worden de volgende wijzigingen aangebracht:
- de woorden “een deel van het wegennet met inbegrip van structuren zoals een tunnel, een brug of een veerboot” worden vervangen door de woorden “het EETS-gebied”;
 - in de Nederlandse tekst worden de woorden “tolheffende instantie” vervangen door het woord “tolheffer”;
- j) de bepaling onder 13° wordt vervangen als volgt:
- “13° hoofddienstaanbieder: de Single Service Provider waarmee, in uitvoering van de samenvoegingsovereenkomst, een DBFMO-overeenkomst wordt gesloten;”;
- k) de bepaling onder 14° wordt vervangen als volgt:
- “14° tolgebiedsverklaring: de EETS-gebiedsverklaring waarmee de tolheffer de algemene voorwaarden bepaalt zoals, onder andere, deze vermeld in artikel 13 paragraaf 2 van de ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en Bijlage II van de Uitvoeringsverordening 2020/204 waaraan de dienstaanbieders moeten voldoen om toegang tot het tolgebied van de kilometerheffing te verkrijgen;”;
- l) in de Nederlandse tekst worden in de bepaling onder 15° de woorden “tolheffende instantie” vervangen door het woord “tolheffer”;
- m) in de bepaling onder 21° worden de woorden “de single service provider” vervangen door de woorden “de hoofddienstaanbieder”;
- n) in de bepaling onder 22° worden de woorden “in de zin van artikel 19 van wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten,” opgeheven;
- o) de bepaling onder 23° wordt vervangen als volgt:
- “23° emissievrij voertuig: een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen, bedoeld of gebruikt, al dan niet uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen, waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt en dat beantwoordt aan de voorwaarden als bepaald in artikel 3, punt 11, van verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad;”;
- p) de paragraaf wordt aangevuld met een bepaling onder 24° luidende:
- “24° vervoer van goederen: het vervoer van elk goed dat op een voertuig kan worden geladen of afgeladen, met inbegrip van het vervoer van werktuigen en gereedschapsmachines en van werktuig-voertuigen, alsook het vervoer van elk goed door die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuigvoertuigen, wanneer zij worden gebruikt op een niet-geconcedeerde weg;”.

Artikel 5

In artikel 5, § 1, tweede lid van dezelfde ordonnantie worden de woorden “het eerste lid” vervangen door de woorden “deze paragraaf” en wordt het woord “motorvoertuig” vervangen door de woorden “trekkend voertuig”.

- h) le 7° est modifié comme suit:
- les mots «et le prestataire de services principal» sont insérés après les mots «le prestataire de services»;
 - le mot «peut» est remplacé par le mot «peuvent»;
 - les mots «au détenteur du véhicule» sont remplacés par les mots «à l'utilisateur» et les mots «du détenteur du véhicule» par le mot «de l'utilisateur»;
- i) le 12° est modifié comme suit:
- les mots «une partie du réseau routier, en ce compris des structures comme un tunnel, un pont ou un transbordeur» sont remplacés par les mots «le secteur du SET»;
 - dans le texte néerlandais, les mots «tolheffende instantie» sont remplacés par le mot «tolheffer»;
- j) le 13° est remplacé par ce qui suit:
- «13° prestataire de services principal: le Single Service Provider avec lequel, en exécution de la convention du marché conjoint, un contrat DBFMO est conclu;»;
- k) le 14° est remplacé par ce qui suit:
- «14° déclaration du secteur à péage: la déclaration de secteur de SET par laquelle le percepteur de péages définit les conditions générales, telles qu'énoncées, entre autres, à l'article 13, paragraphe 2 de l'ordonnance du 19 mai 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et à l'annexe II du règlement d'exécution 2020/204, que les prestataires de services doivent remplir pour accéder au secteur à péage du prélèvement kilométrique;»;
- l) au 15°, dans le texte néerlandais, les mots «tolheffende instantie» sont remplacés par le mot «tolheffer»;
- m) au 21°, les mots «le single service provider» sont remplacés par les mots «le prestataire de services principal»;
- n) au 22° les mots «au sens de l'article 19 de la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services,» sont supprimés;
- o) le 23° est remplacé par ce qui suit:
- «23° véhicule à émission nulle: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont le poids total en charge autorisé est de plus de 3,5 tonnes et qui répond aux conditions déterminées à l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ 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»;
- p) le paragraphe est complété par le 24° rédigé comme suit:
- «24° transport de marchandises: le transport de tout bien pouvant 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 de tout bien par ces outils, machines-outils et véhicules-outils, quand ils sont utilisés sur une route non concédée.».

Article 5

À l'article 5, § 1^{er}, alinéa 2, de la même ordonnance, les mots «du premier alinéa» sont remplacés par les mots «du présent paragraphe 1^{er}» et les mots «véhicule à moteur» sont remplacés par les mots «véhicule à moteur tracteur».

Artikel 6

In artikel 8 eerste lid, 2°, van dezelfde ordonnantie wordt de correctiefactor van 1,5% in de formule voor de bepaling van het aan te rekenen aantal kilometers Kz vervangen door 1%.

Artikel 7

In artikel 9 van dezelfde ordonnantie wordt het derde lid opgeheven.

Artikel 8

In artikel 11 van dezelfde ordonnantie wordt een paragraaf 5 ingevoegd, luidende:

“§ 5. De vrijgestelde voertuigen worden opgenomen in een lijst met door de fiscale administratie vrijgestelde voertuigen. De lijst wordt bijgehouden en bijgewerkt in overeenstemming met de geldende regels ter bescherming van de persoonsgegevens.”

Artikel 9

In artikel 12 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- het woord “dienstverlener” wordt vervangen door de woorden “dienstaanbieder naar keuze of de hoofddienstaanbieder”;
- de woorden “houder van het voertuig” worden telkens vervangen door het woord “gebruiker”;

2° in paragraaf 2, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a) het woord “dienstverlener” wordt telkens vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;
- b) in het eerste lid, worden de woorden “de voertuigclassificatieparameters, zoals bepaald in artikel 3, 35° van de ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer, waaronder” ingevoegd tussen de woorden “alle voertuigdocumenten voor te leggen die nodig zijn om” en de woorden “het kenteknummer”;
- c) in de Franse tekst worden in het eerste lid de woorden “du numéro d’immatriculation” vervangen door de woorden “le numéro d’immatriculation” en worden de woorden “de la classe d’émission EURO” vervangen door de woorden “la classe d’émission EURO”.
- d) tussen het eerste lid en het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende: “De houder van het voertuig heeft het recht om, voorafgaand aan het gebruik van enige weg, de emissieklasse van het voertuig elektronisch mee te delen.”

3° een paragraaf 2/1 wordt ingevoegd, luidende:

“De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder zijn ertoe gehouden om de juistheid van de door de houder van het voertuig voorgelegde voertuigdocumenten, alsook de elektronisch meegedeelde emissieklasse, zoals vermeld in paragraaf 2 te controleren.”

4° in paragraaf 3 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a) in de Nederlandse tekst worden in het eerste lid de woorden “dienstverlener kan” vervangen door de woorden “dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder kunnen”;
- b) in de Nederlandse tekst worden in het eerste lid, in de bepalingen onder 1° en 2° de woorden “de houder van het voertuig” telkens vervangen door de woorden “de gebruiker”;

Article 6

À l’article 8, alinéa 1^{er}, 2°, de la même ordonnance le facteur de correction de 1,5 % dans la formule de détermination du nombre de kilomètres Kz à prendre en compte est remplacé par 1 %.

Article 7

À l’article 9 de la même ordonnance, le troisième alinéa est abrogé.

Article 8

À l’article 11 de la même ordonnance, un paragraphe 5 est inséré, rédigé comme suit:

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

Article 9

À l’article 12 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

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

- les mots «prestataire de services» sont remplacés par les mots «prestataire de services de son choix et le prestataire de services principal»;
- les mots «le détenteur d’un véhicule» sont remplacés par les mots «l’utilisateur»;

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

- a) les mots «au prestataire de services» sont remplacés par les mots «au prestataire de services ou au prestataire de services principal» et les mots «le prestataire de services» sont remplacés par les mots «le prestataire de services ou le prestataire de services principal»;
- b) à l’alinéa 1^{er}, les mots suivants sont insérés après les mots «... tous les documents du véhicule nécessaires à la détermination»: «des paramètres de classification du véhicule, tels que prévus à l’article 3, 35° de l’ordonnance du 19 mai 2022 concernant l’interopérabilité des systèmes de télépéage routier, en ce compris le»;
- c) dans le texte français, à l’alinéa 1^{er}, les mots «du numéro d’immatriculation» sont remplacés par les mots «le numéro d’immatriculation» et «de la classe d’émission EURO» par «la classe d’émission EURO»;
- d) un nouvel alinéa est inséré, entre l’alinéa 1^{er} et l’alinéa 2, rédigé comme suit: «Le détenteur du véhicule a le droit de communiquer la classe d’émission du véhicule par voie électronique préalablement à l’utilisation d’une route.»;

3° un paragraphe 2/1 est inséré, rédigé comme suit:

«Le prestataire de services et le prestataire de services principal sont tenus de vérifier l’exactitude des documents du véhicule, soumis par le détenteur du véhicule, ainsi que la classe d’émission communiquée par voie électronique, tels que mentionnés au paragraphe 2.»;

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

- a) à l’alinéa 1^{er}, dans le texte néerlandais les mots «dienstverlener kan» sont remplacés par les mots «dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder kunnen»;
- b) dans le texte néerlandais à l’alinéa 1^{er}, 1° et 2° les mots «de houder van het voertuig» sont à chaque fois remplacés par les mots «de gebruiker»;

- c) in de Franse tekst worden in het eerste lid in de bepalingen onder 1°, 2° en 3° de woorden “le détenteur du véhicule” telkens vervangen door de woorden “l'utilisateur”;
- d) in het eerste lid worden in de bepalingen onder 3°, 4° en 5° de woorden “elektronische registratievoorziening” telkens vervangen door het woord “boordapparatuur”;
- e) in de Nederlandse tekst worden in het eerste lid, in de bepaling onder 3° de woorden “houder of bestuurder” vervangen door de woorden “gebruiker of de bestuurder” en wordt het woord “dienstverlener” vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;
- f) in de Nederlandse tekst worden in het eerste lid, in de bepaling onder 4° en 5° de woorden “de houder of bestuurder” vervangen door de woorden “de gebruiker of de bestuurder”;
- g) in de Nederlandse tekst worden in het eerste lid, in de bepaling onder 5° de woorden “de dienstverlener” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;
- h) het tweede lid, wordt vervangen als volgt: “De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder vermelden de schorsing van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst op de lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur en brengen de gebruiker en de fiscale administratie onmiddellijk op de hoogte van de schorsing van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst.”;

5° een paragraaf 4 wordt ingevoegd, luidende:

«§ 4 De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder stellen een lijst op van ongeldig verklaarde boordapparatuur die verband houdt met hun dienstverleningsovereenkomsten met de gebruikers, waaronder minstens de gebeurtenissen vermeld onder paragraaf 3, 1° tot en met 5°, en de schorsing van de dienstverleningsovereenkomst.

Zij werken die lijst bij en delen de bijgewerkte lijst minstens dagelijks mee aan de tolheffer.

De lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur wordt bijgehouden in overeenstemming met de geldende regels betreffende de bescherming van persoonsgegevens.”

Artikel 10

In artikel 13 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in paragrafen 1, 2, 3, tweede lid en paragraaf 4 worden de woorden “elektronische registratievoorziening” telkens vervangen door het woord “boordapparatuur”;
- 2° in paragraaf 3 wordt het eerste lid vervangen als volgt:

“De bestuurder ziet er tijdens elk gebruik van een weg op toe dat dat enkel één boordapparatuur die geschikt is voor gebruik in het tolgebied geactiveerd is en volgens de gegevens die de mens-machine-interface aangeeft, de afstand die het voertuig aflegt, registreert.”;

3° in paragraaf 3 worden in het tweede lid de woorden “en de gebruiker ervan” vervangen door de woorden “en degene die deze gebruikt”.

3° in paragraaf 4 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a) in het eerste lid, wordt het woord “dienstverlener” vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;
- b) in het eerste lid worden in de bepaling onder 1°, de woorden “elektronische registratievoorziening” vervangen door het woord “boordapparatuur” en worden in de Nederlandse tekst de woorden “het niet meer voldoet” vervangen door de woorden “zij niet langer voldoet”;
- c) in het eerste lid worden in de bepaling onder 2° de woorden “elektronische registratievoorziening” vervangen door het woord “boordapparatuur”;

c) dans le texte français à l’alinéa 1^{er}, 1° et 2°, 3°, les mots «le détenteur du véhicule» et «le détenteur» sont remplacés par les mots «l'utilisateur».

d) à l’alinéa 1^{er}, 3°, 4° et 5°, les mots «dispositif d’enregistrement électronique» sont à chaque fois remplacés par les mots «équipement embarqué»;

e) dans le texte néerlandais à l’alinéa 1^{er}, 3°, les mots «houder of bestuurder» sont remplacés par les mots «gebruiker of de bestuurder» et le mot «dienstverlener» par les mots «dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder»;

f) dans le texte néerlandais, à l’alinéa 1^{er}, 4° et 5° les mots «de houder of bestuurder» sont remplacés par les mots «de gebruiker of de bestuurder»;

g) dans le texte néerlandais, à l’alinéa 1^{er}, 5° les mots «de dienstverlener» sont remplacés par les mots «de dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder»;

h) l’alinéa 2 est remplacé par ce qui suit: «Le prestataire de services et le prestataire de services principal incluent la suspension de l’exécution du contrat dans la liste des équipements embarqués invalidés et informent immédiatement l'utilisateur et l’administration fiscale de la suspension de l’exécution du contrat de prestation de services.»;

5° un paragraphe 4 est inséré, rédigé comme suit:

«§ 4. 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, dont au moins les événements mentionnés au paragraphe 3, 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 tenue à jour conformément aux règles relatives à la protection des données à caractère personnel.»

Article 10

À l’article 13 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° aux paragraphes 1^{er}, 2, 3, alinéa 2, et au paragraphe 4, les mots «dispositif d’enregistrement électronique» sont à chaque fois remplacés par les mots «équipement embarqué»;
- 2° au paragraphe 3, l’alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

«Lors de chaque utilisation d’une route, le conducteur veille à ce 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’il indique l’interface homme-machine.»;

3° au paragraphe 3, alinéa 2, les mots «et son utilisateur» sont remplacés par les mots «celui qui l’utilise».

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

- a) à l’alinéa 1^{er}, les mots «prestataire de services» sont remplacés par les mots «prestataire de services et prestataire de services principal»;
- b) à l’alinéa 1^{er}, 1° les mots «dispositif d’enregistrement électronique» sont remplacés par les mots «équipement embarqué» et, dans le texte néerlandais, les mots «het niet meer voldoet» par les mots «zij niet langer voldoet»;
- c) au 2° les mots «du dispositif d’enregistrement électronique» sont remplacés par les mots «de l’équipement embarqué»;

- d) in het derde lid, worden de woorden “de dienstverlener geeft” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder geven”.

Artikel 11

In artikel 18 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° de woorden “houder van het voertuig” worden telkens vervangen door het woord “gebruiker”;
- 2° in het eerste lid worden de woorden “int de dienstverlener” vervangen door de woorden “innen de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;
- 3° in de Nederlandse tekst worden in het eerste lid de woorden “tolheffende instantie” vervangen door het woord “tolheffer”.
- 4° in het tweede lid worden de woorden “de dienstverlener reikt” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder reiken”.

Artikel 12

In artikel 19 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in het eerste lid worden de woorden “aan de dienstverlener” vervangen door de woorden “aan de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”.
- 2° in het tweede lid worden de woorden “de dienstverlener” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”.

Artikel 13

In artikel 20 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in de Franse tekst wordt het woord “De” aan het begin van de eerste zin opgeheven;
- 2° de woorden “de dienstverlener” worden telkens vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;
- 3° in de Nederlandse tekst wordt het woord “tolheffende instantie” wordt telkens vervangen door het woord “tolheffer”;
- 4° het woord “overeenkomst” wordt vervangen door het woord “dienstverleningsovereenkomst”.

Artikel 14

In artikel 26 van dezelfde ordonnantie, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in paragraaf 1, eerste lid, wordt de zin “Het proces-verbaal vermeldt minstens de overtreding alsook de elementen die moeten toelaten de houder of de bestuurder van het voertuig te identificeren.” vervangen door de zin “Het proces-verbaal vermeldt minstens het bedrag van de administratieve boete, de aard, de datum en het uur van de gepleegde overtreding, de verwijzing naar de artikelen die werden miskend, de aanduiding en het adres van de ambtenaar bij wie informatie over de inbreuk en de boete kan worden bekomen en het administratief beroep dat kan worden ingesteld samen met de termijn, alsook de elementen die moeten toelaten de houder of de bestuurder van het voertuig te identificeren.”;
- 2° in paragraaf 1, wordt het tweede lid vervangen als volgt: “Een afschrift van het in het eerste lid vermelde proces-verbaal wordt aan de houder van het voertuig of aan de bestuurder van het betrokken

- d) à l’alinéa 3, les mots «le prestataire de services donne» sont remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal donnent».

Article 11

À l’article 18 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° les mots «du détenteur du véhicule» sont remplacés par les mots «de l’utilisateur», les mots «au détenteur du véhicule» par les mots «à l’utilisateur» et les mots «le détenteur du véhicule» par «l’utilisateur»;
- 2° à l’alinéa 1^{er}, les mots «le prestataire de services perçoit» sont remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal perçoivent»;
- 3° dans le texte néerlandais, à l’alinéa 1^{er}, les mots «tolheffende instantie» sont remplacés par les mots «tolheffer»;
- 4° à l’alinéa 2, les mots «le prestataire de services délivre» sont remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal délivrent».

Article 12

À l’article 19 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° à l’alinéa 1^{er}, les mots «au prestataire de services» sont remplacés par les mots «au prestataire de services et au prestataire de services principal»;
- 2° à l’alinéa 2, les mots «le prestataire de services» sont remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal».

Article 13

À l’article 20 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° dans le texte français le mot «De» est supprimé au début de la première phrase.
- 2° les mots «le prestataire de services» sont remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal» et les mots «du prestataire de services» sont remplacés par les mots «du prestataire de services et du prestataire de services principal»;
- 3° dans le texte néerlandais, les mots «tolheffende instantie» sont à chaque fois remplacés par le mot «tolheffer»;
- 4° le mot «contrat» est remplacé par les mots «contrat de prestation de services».

Article 14

À l’article 26 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, la phrase «Le procès-verbal mentionne au minimum l’infraction, ainsi que les éléments qui doivent permettre l’identification du détenteur ou du conducteur du véhicule.» est remplacée par la phrase «Le procès-verbal mentionne au minimum le montant de l’amende administrative, la nature, le lieu, la date et l’heure de l’infraction qui a été commise, la référence aux articles qui ont été enfreints, la désignation et l’adresse du fonctionnaire auprès duquel l’information sur l’infraction et l’amende peut être obtenue et le recours administratif qui peut être introduit et le délai de recours, ainsi que les éléments qui doivent permettre l’identification du détenteur ou du conducteur du véhicule.»;
- 2° au paragraphe 1^{er}, l’alinéa 2, est remplacé par ce qui suit: «Une copie du procès-verbal mentionné à l’alinéa 1^{er} est envoyée au détenteur du véhicule ou au conducteur du véhicule concerné dans la langue

voertuig afgeleverd in de taal van het kentekenbewijs, indien dit beschikbaar is, en in ieder geval in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving van het voertuig“;

3° in paragraaf 1, wordt het derde lid, opgeheven.

Artikel 15

In artikel 29 van dezelfde ordonnantie, ingevoegd bij de ordonnantie van 15 december 2017 tot wijziging van het tarief van de boetes in het kader van de kilometerheffing, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a) de woorden “de dienstverlener” worden telkens vervangen door de woorden “de dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;
- b) de woorden “elektronische registratievoorziening” worden vervangen door het woord “boordapparatuur”
- c) het woord “boorddocumenten” wordt vervangen door het woord “voertuigdocumenten”;

2° in paragraaf 3 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a) het woord “kan” wordt vervangen door het woord “vermindert”,
- b) het woord “vermindere” wordt opgeheven.

Artikel 16

In het opschrift van Hoofdstuk IV, worden de woorden “de dienstverlener” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”.

Artikel 17

In artikel 34 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de Nederlandse tekst worden in paragraaf 1 de volgende wijzigingen aangebracht:

- a) de woorden “tolheffende instantie” worden vervangen door het woord “tolheffer”
- b) het woord “dienstverlener” wordt vervangen door het woord “dienstaanbieder”;
- c) het woord “tolgebiedverklaring” wordt vervangen door het woord “tolgebiedsverklaring”.

2° in paragraaf 1 worden de woorden “de toelating te hebben gekregen” in de eerste paragraaf vervangen door de woorden “geaccrediteerd te zijn, met uitzondering van de hoofddienstaanbieder”

3° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. De tolheffer verleent, zonder onderscheid, de accreditatie, vermeld in paragraaf 1, aan de juridische entiteiten die de volgende drie voorwaarden vervullen:

- 1° hetzij, indien zij in België gevestigd zijn, door Viapass geregistreerd zijn overeenkomstig artikel 19, § 3, 1°, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, hetzij, in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte geregistreerd zijn;
- 2° de accreditatieprocedure succesvol hebben doorlopen;
- 3° met de tolheffer een overeenkomst hebben afgesloten die de algemene voorwaarden bevat, zoals bepaald in de tolgebiedsverklaring met betrekking tot de wegen die behoren tot het tolgebied van de tolheffer.

du certificat d'immatriculation du véhicule, pour autant que cette information soit disponible, et en tout cas dans une des langues officielles de l'État membre où le véhicule est immatriculé.»;

3° au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 3 est abrogé.

Article 15

À l'article 29 de la même ordonnance, introduit par l'ordonnance du 15 décembre 2017, modifiant le tarif des amendes dans le cadre du prélèvement kilométrique, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 2, les modifications suivantes sont apportées:

- a) les mots «prestataire de services» sont chaque fois remplacés par les mots «prestataire de services ou le prestataire de services principal»;
- b) les mots «dispositif d'enregistrement électronique» sont à chaque fois remplacés par les mots «équipement embarqué»;
- c) les mots «documents probants» sont remplacés par les mots «documents du véhicule».

2° au paragraphe 3 de l'article 29, les modifications suivantes sont apportées:

- a) le mot «peut» est supprimé;
- b) le mot «diminuer» est remplacé par le mot «diminue».

Article 16

Dans le titre «Chapitre IV», les mots «du prestataire de services» sont remplacés par les mots «du prestataire de services et du prestataire de services principal».

Article 17

À l'article 34 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le texte néerlandais, au paragraphe 1^{er}, les modifications suivantes sont apportées:

- a) les mots «tolheffende instantie» sont remplacés par le mot «tolheffer»;
- b) le mot «dienstverlener» est remplacé par le mot «dienstaanbieder»;
- c) Le mot «tolgebiedverklaring» est remplacé par le mot «tolgebiedsverklaring»;

2° au paragraphe 1^{er}, les mots «reçu l'autorisation» sont remplacés par les mots «obtenu l'agrément, à l'exception du prestataire de services principal.»;

3° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

«§ 2. Le percepteur de péages donne l'agrément visé au paragraphe 1^{er}, sans distinction, aux entités juridiques qui remplissent les trois 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 du 31 janvier 2014, 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 du secteur à péage du percepteur de péages.

De tolgebiedsverklaring bevat in ieder geval de rechten en verplichtingen van de dienstaanbieder, vermeld in de artikelen 12, 13, § 4, 18, 19, 20, 36, 37 en 38.”.

Artikel 18

In artikel 35 van dezelfde ordonnantie worden de woorden “single service provider” vervangen door het woord “hoofddienstaanbieder”.

Artikel 19

In artikel 36 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° de woorden “houder van het voertuig” worden telkens vervangen door het woord “gebruiker”;
- 2° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “de dienstverlener” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;
- 3° in de Nederlandse tekst wordt in paragraaf 1, eerste lid, het woord “verstrekkt” vervangen door het woord “verstrekken”;
- 4° in paragraaf 1 worden de bepalingen onder 1° en 2° vervangen als volgt:

“1° het verschaffen aan de gebruiker van boordapparatuur, die dient te beantwoorden aan de vereisten van de Europese verordeningen genomen in uitvoering van de EETS-richtlijn, evenals de gebruiksaanwijzing ervan. De dienstaanbieder kan voor het gebruik van boordapparatuur van de gebruiker een waarborg verlangen die in redelijke verhouding staat tot de kostprijs van de boordapparatuur. De hoofddienstaanbieder is verplicht om die waarborg te eisen;

2° instaan voor het verzenden en ontvangen van een draadloos overgebracht signaal vanuit de boordapparatuur, die alle gegevens bevat die vereist zijn voor het vaststellen van de verschuldigde kilometerheffing.”;
- 5° in paragraaf 1, eerste lid wordt de bepaling onder 4°, vervangen als volgt:

“4° de verzending aan de tolheffer van de tolmelding, vermeld in artikel 38”;
- 6° in de Nederlandse tekst worden in paragraaf 1, eerste lid, in de bepaling onder 5°, de woorden “tolheffende instantie” vervangen door het woord “tolheffer”;
- 7° in paragraaf 1, eerste lid, in de bepaling onder 6° worden de volgende wijzigingen aangebracht:
 - a) het woord “ontvangstbewijs” wordt vervangen door het woord “betalingsdocument”;
 - b) onder b) en c) worden de woorden “de dienstverlener” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;
- 8° in paragraaf 1, tweede lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:
 - a) de woorden “de dienstverlener” worden vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;
 - b) het woord “verzendt” wordt vervangen door het woord “verzenden”;
- 9° in paragraaf 2, eerste lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:
 - a) de woorden “de dienstverlener” worden telkens vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;

La déclaration de secteur à péage comprend dans tous les cas les droits et obligations du prestataire de services, mentionnés aux articles 12, 13, § 4, 18, 19, 20, 36, 37 et 38.».

Article 18

À l'article 35 de la même ordonnance, les mots «single service provider» sont remplacés par les mots «prestataire de services principal».

Article 19

À l'article 36 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° les mots «le détenteur» sont à chaque fois remplacés par les mots «l'utilisateur» et les mots «du détenteur» par les mots «de l'utilisateur»;
- 2° au paragraphe 1^{er}, 1^{re} phrase, les mots «prestataire de services» sont remplacés par les mots «prestataire de services et prestataire de services principal»;
- 3° dans le texte néerlandais, au paragraphe 1^{er}, 1^{re} phrase, le mot «verstrekkt» est remplacé par le mot «verstrekken»;
- 4° au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les 1° et 2° sont remplacés par ce qui suit:

«1° la délivrance d'un équipement embarqué à l'utilisateur, qui doit répondre aux exigences de la réglementation européenne prise 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 est tenu d'exiger cette caution;

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.»;
- 5° au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, le 4° est remplacé par ce qui suit:

«4° l'envoi au percepteur de péages de la déclaration de péage visée à l'article 38»;
- 6° dans le texte néerlandais, au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 5°, les mots «tolheffende instantie» sont remplacés par le mot «tolheffer»;
- 7° au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 6°, les modifications suivantes sont apportées:
 - a) le mot «reçu» est remplacé par les mots «document de paiement»;
 - b) aux b) et c), les mots «le prestataire de services» sont remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal»;
- 8° au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les modifications suivantes sont apportées:
 - a) les mots «prestataire de services» sont remplacés par les mots «prestataire de services et le prestataire de services principal»;
 - b) le mot «envoie» est remplacé par le mot «envoient»;
- 9° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, les modifications suivantes sont apportées:
 - a) les mots «du prestataire de services» sont remplacés par les mots «du prestataire de services et du prestataire de services principal» et les mots «le prestataire de services» sont remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal»;

b) de woorden “elektronische registratievoorziening” worden vervangen door het woord “boordapparatuur”;

10° in paragraaf 2, tweede lid, wordt voor het woord “motorvoertuig” het woord “trekkend” ingevoegd.

Artikel 20

Artikel 37 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door wat volgt:

“De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder berekenen de kilometerheffing op basis van de gegevens die door de boordapparatuur worden verschaft, innen de verschuldigde heffing en storten deze door aan de tolheffer.”.

Artikel 21

Artikel 38 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen als volgt:

“De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder sturen dagelijks een elektronische tolmelding aan de tolheffer.

De dagelijkse tolmeldingsplicht geldt ook in die gevallen waarin voor een voertuig geen kilometers werden geregistreerd.”.

**HOOFDSTUK 4
Slotbepalingen**

Artikel 22

Artikelen 3, 4°, 9, tweede lid en 26 paragraaf 1, derde lid van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het eurovignet worden opgeheven.

Artikel 23 – Inwerkingtreding

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 juli 2024.

Brussel,

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid,

Sven GATZ

b) les mots «dispositif d’enregistrement électronique» sont remplacés par les mots «équipement embarqué»;

10° au paragraphe 2, alinéa 2, le mot «tracteur» est inséré après les mots «du véhicule à moteur».

Article 20

L’article 37 de la même ordonnance 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 et versent celui-ci au percepteur de péages.».

Article 21

L’article 38 de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit:

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

L’obligation de notification quotidienne vaut également dans les situations où aucun kilomètre n’a été enregistré pour un véhicule.».

**CHAPITRE 4
Dispositions finales**

Article 22

Les articles 3, 4°, 9, alinéa 2 et 26, paragraphe 1^{er} alinéa 3 de l’ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l’Eurovignette sont abrogés.

Article 23 – Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} juillet 2024.

Bruxelles, le

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et de la Promotion du Multilinguisme,

Sven GATZ

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Op 26 januari 2024 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie “tot wijziging van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het eurovignet”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 27 maart 2024. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamer-voorzitter, Luc CAMBIER en Géraldine ROSOUX, staatsraden, Christian BEHRENDT en Jacques ENGLEBERT, assessoren, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Bernard BLERO.

Het advies (nr. 75.460/4), waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 27 maart 2024.

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten “op de Raad van State”, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,⁽¹⁾ de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

Artikel 2

Artikel 2 luidt:

“Deze ordonnantie wijzigt de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet en brengt ze in overeenstemming met de omzetting van richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie bij de ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer. Zij voorziet ook in een gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen.”

In de eerste zin van dat artikel worden verklarende in plaats van normatieve overwegingen geformuleerd. Dergelijke overwegingen

(1) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere recht-normen verstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 26 janvier 2024, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du Multilinguisme et de l'Image de Bruxelles à communiquer un avis dans un délai de trente jours, sur un avant projet d'ordonnance «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».

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 27 mars 2024. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Luc CAMBIER et Géraldine ROSOUX, conseillers d'État, Christian BEHRENDT et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Bernard BLERO.

L'avis (n° 75.460/4), dont le texte suit, a été donné le 27 mars 2024.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o des lois «sur le Conseil d'État», coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet⁽¹⁾ la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

Article 2

L'article 2 énonce:

«La présente ordonnance modifie l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette et la met en concordance avec la transposition de la directive 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 l'ordonnance du 19 mai 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier. Elle prévoit également la transposition partielle de 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».

La première phrase de cet article exprime des considérations de nature explicative et non normative. De telles considérations n'ont pas

(1) S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par «fondement juridique» la conformité aux normes supérieures.

horen niet thuis in het dispositief van een ordonnantie. Die zin moet dus weggelaten worden en het vervolg van de bepaling moet dienovereenkomstig herzien worden.⁽²⁾

Artikel 7

Artikel 7 strekt tot opheffing van het derde lid van artikel 9 van de ordonnantie van 29 juli 2015 “tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet”.

Er wordt eveneens voorzien in de opheffing van dat lid bij artikel 5 van het voorontwerp van ordonnantie “betreffende de invoering van een tijdelijke vermindering van de kilometerheffing voor emissievrije voertuigen”, waarover op 29 januari 2024 advies 75.123/4 gegeven is.

De steller van het voorontwerp moet erop toezien dat beide voorontwerpen op elkaar afgestemd zijn.

Artikel 8

1. Het is onnodig om in het ontworpen artikel 11, § 5, van de ordonnantie van 29 juli 2015 te stipuleren dat de lijst van vrijgestelde voertuigen bijgehouden en bijgewerkt wordt “in overeenstemming met de geldende regels ter bescherming van de persoonsgegevens”. Die precisering moet weggelaten worden.

2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 9, 5° (ontworpen artikel 12, § 4, derde lid, van de ordonnantie van 29 juli 2015).

Artikel 9

1. In punt 1°, eerste streepje, moet het te vervangen woord “dienstverlener” vervangen worden door de woorden “dienstverlener naar keuze”.

2. In punt 2°, c), moet de invoeging van het lidwoord “le” weggelaten worden aangezien punt 2°, b) al daartoe strekt.

3. Punt 2°, c), moet daarentegen aldus aangevuld worden dat daarbij voorzien wordt in een vergelijkbare wijziging van de woorden “du poids total en charge autorisé”, die eveneens in artikel 12, § 2, eerste lid, van de ordonnantie van 29 juli 2015 staan.

4. Punt 4°, a), strekt tot wijziging van de Nederlandse tekst van artikel 12, § 3, eerste lid, van de ordonnantie van 29 juli 2015.

Het voorontwerp moet aldus aangevuld worden dat daarin eveneens voorzien wordt in de toevoeging van de vermelding van de “prestataire de service principal” in de Franse tekst van die bepaling.

5. De voorgaande opmerking geldt eveneens voor punt 4°, e) en g).

6. Punt 4°, d), strekt ertoe de woorden “elektronische registratievoorziening” telkens te vervangen door de woorden “boordapparatuur”.

In de Franse tekst moet de wijze waarop de vervanging van die woorden dient te gebeuren herzien en gepreciseerd worden teneinde rekening te houden met de verschillen die de vervanging tot gevolg heeft voor het lidwoord dat bij het vervangen woord hoort (le dispositif / l'équipement, du dispositif / de l'équipement, au dispositif / à l'équipement).

(2) Zie in dezelfde zin advies 75.123/4 van 29 januari 2024 over een voorontwerp van ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest “betreffende de invoering van een tijdelijke vermindering van de kilometerheffing voor emissievrije voertuigen”, *Parl. St. Br.Parl.* 2023-24, nr. A-842/1, 6-8.

leur place dans le dispositif d'une ordonnance. Cette phrase sera dès lors omise, et la suite de la disposition revue en conséquence⁽²⁾.

Article 7

L'article 7 vise à abroger l'alinéa 3 de l'article 9 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 «introduisant un prélèvement kilométrique en région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'eurovignette».

L'abrogation de cet alinéa est également prévue par l'article 5 de l'avant-projet d'ordonnance «introduisant une réduction temporaire du prélèvement kilométrique au profit des véhicules à émission nulle», qui a fait l'objet de l'avis 75.123/4 donné le 29 janvier 2024.

L'auteur de l'avant-projet veillera à la coordination de ces deux avant-projets.

Article 8

1. À l'article 11, § 5, en projet de l'ordonnance du 29 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.

2. La même observation vaut pour l'article 9, 5° (article 12, § 4, alinéa 3, en projet de l'ordonnance du 29 juillet 2015).

Article 9

1. Au 1°, 1^{er} tiret, les mots remplacés «prestataire de services» seront remplacés par les mots «prestataire de service de son choix».

2. Au 2°, c), l'insertion de l'article «le» sera omise, celle-ci étant déjà opérée par le 2°, b).

3. Le 2°, c), sera, en revanche, complété afin d'apporter une modification similaire aux mots «du poids total en charge autorisé», lesquels figurent également à l'article 12, § 2, alinéa 1^{er}, de l'ordonnance du 29 juillet 2015.

4. Le 4°, a), vise à modifier la version néerlandaise de l'article 12, § 3, alinéa 1^{er}, de l'ordonnance du 29 juillet 2015.

L'avant-projet sera complété afin d'y assurer également l'ajout de la mention du prestataire de service principal dans la version française de cette disposition.

5. L'observation qui précède vaut également pour le 4°, e) et g).

6. Le 4°, d), vise à remplacer à de multiples reprises les mots «dispositif d'enregistrement électronique» par les mots «équipement embarqué».

Dans la version française, les modalités de ces remplacements de mots seront revues et précisées, afin de tenir compte des différences qu'ils entraînent en ce qui concerne l'article lié au mot remplacé (le dispositif / l'équipement, du dispositif / de l'équipement, au dispositif / à l'équipement).

(2) Voir dans le même sens l'avis 75.123/4 donné le 29 janvier 2024 sur un avant-projet d'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale «introduisant une réduction temporaire du prélèvement kilométrique au profit des véhicules à émission nulle», *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2023-2024, n° A-842/1, pp. 6-8.

7. De voorgaande opmerking geldt eveneens voor de artikelen 10, 1° en 4°, b), 15, 1°, b), en 19, 9°, b).

8. Punt 4°, f), strekt tot wijziging van de Nederlandse tekst van artikel 12, § 3, eerste lid, 4° en 5°, van de ordonnantie van 29 juli 2015.

Het voorontwerp moet aldus aangevuld worden dat daarin eveneens voorzien wordt in de vervanging van de woorden “le détenteur” door de woorden “l'utilisateur” in de Franse tekst.

Artikel 17

1. Punt 1°, b), strekt tot vervanging van het woord “dienstverlener” door het woord “dienstaanbieder” in de Nederlandse tekst van artikel 34, § 1^{er}, van de ordonnantie van 29 juli 2015.

Dat woord wordt evenwel pas vermeld in de tweede paragraaf van dat artikel 34, welke paragraaf vervangen wordt bij punt 3°.

Artikel 17 moet herzien worden in het licht van die opmerking.

2. De voorgaande opmerking geldt *mutatis mutandis* voor punt 1°, c).

Artikel 18

De steller van het voorontwerp moet nagaan of niet eveneens het woord “houder”, in artikel 35 van de ordonnantie van 29 juli 2015, vervangen moet worden door het woord “gebruiker”.⁽³⁾

Artikel 19

Punt 1° moet aldus aangevuld worden dat in artikel 36 van de ordonnantie van 29 juli 2015 eveneens voorzien wordt in de vervanging van de woorden “aan de houder” door de woorden “aan de gebruiker”.

Artikel 22

Artikel 22 strekt tot opheffing van de artikelen 3, 4°, 9, tweede lid, en 26, § 1, derde lid, van de ordonnantie van 29 juli 2015.

Artikel 3, 4°, van die ordonnantie wordt evenwel al opgeheven bij artikel 4, 2°, d), van het voorontwerp.

De opheffing van artikel 9, tweede lid, lijkt dan weer eerder het derde lid van dat artikel te beogen, welk lid al opgeheven wordt bij artikel 7 van het voorontwerp (zie eveneens de opmerking hierboven in verband met dat laatste).

Artikel 26, § 1, derde lid, wordt dan weer opgeheven bij artikel 14, 3°, van het voorontwerp.

Artikel 22 moet dan ook weggelaten worden.

De Griffier;

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

De Voorzitter;

Bernard BLERO

7. L'observation qui précède vaut pour les articles 10, 1° et 4°, b), 15, 1°, b), et 19, 9°, b).

8. Le 4°, f), vise à modifier la version néerlandaise de l'article 12, § 3, alinéa 1^{er}, 4° et 5°, de l'ordonnance du 29 juillet 2015.

L'avant-projet sera complété afin d'y assurer également le remplacement des mots «le détenteur» par les mots «l'utilisateur» dans la version française.

Article 17

1. Le 1°, b), vise à remplacer le mot «*dienstverlener*» par le mot «*dienstaanbieder*», dans la version néerlandaise de l'article 34, § 1^{er}, de l'ordonnance du 29 juillet 2015.

Ce mot n'apparaît toutefois que dans le second paragraphe de cet article 34, lequel est remplacé par le 3°.

L'article 17 sera revu à la lumière de cette observation.

2. L'observation qui précède vaut *mutatis mutandis*, pour le 1°, c).

Article 18

L'auteur de l'avant-projet vérifiera s'il ne convient pas de remplacer également, à l'article 35 de l'ordonnance du 29 juillet 2015, le mot «détenteur» par le mot «utilisateur».⁽³⁾

Article 19

Le 1° sera complété afin d'y prévoir également le remplacement des mots «au détenteur» par les mots «à l'utilisateur», à l'article 36 de l'ordonnance du 29 juillet 2015.

Article 22

L'article 22 vise à abroger les articles 3, 4°, 9, alinéa 2, et 26, § 1^{er}, alinéa 3, de l'ordonnance du 29 juillet 2015.

L'article 3, 4°, de cette ordonnance, est cependant déjà abrogé par l'article 4, 2°, d), de l'avant-projet.

L'abrogation de l'article 9, alinéa 2, semble pour sa part viser plutôt l'alinéa 3 de cet article, lequel est déjà abrogé par l'article 7 de l'avant-projet (voir également l'observation formulée ci-avant à propos de ce dernier).

L'article 26, § 1^{er}, alinéa 3, est, quant à lui, déjà abrogé par l'article 14, 3°, de l'avant-projet.

L'article 22 sera dès lors omis.

Le Greffier;

Catherine VAN GEERSDAELE

Le Président;

Bernard BLERO

(3) Zie met name artikel 19, 1°, van het voorontwerp, waarbij artikel 36 van de ordonnantie van 29 juli 2015 in die zin gewijzigd wordt.

(3) Voir notamment l'article 19, 1°, de l'avant-projet, modifiant en ce sens l'article 36 de l'ordonnance du 29 juillet 2015.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Financiën en Begroting,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Minister van Financiën en Begroting is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

**HOOFDSTUK 1
Algemene bepalingen**

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Deze ordonnantie voorziet in een gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen en van de richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie.

PROJET D'ORDONNANCE

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

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Finances et du Budget,

Après délibération,

ARRÊTE:

Le Ministre des Finances et du Budget est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont la teneur suit:

**CHAPITRE 1^{ER}
Dispositions générales**

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

La présente ordonnance prévoit la transposition partielle de 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 et 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.

HOOFDSTUK 2

Wijziging van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet

Artikel 3

In artikel 2 van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet wordt de titel van richtlijn 1999/62/EG door de volgende tekst vervangen:

“Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen”.

Artikel 4

In artikel 3 van dezelfde ordonnantie, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° dit artikel, waarvan de bestaande tekst paragraaf 2 zal vormen, wordt aangevuld met een paragraaf 1, luidende:

“§ 1. De definities, vermeld in artikel 3 van de ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer zijn van toepassing op deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten voor zover deze ordonnantie hiervan niet afwijkt.”;

2° in de bestaande tekst van het artikel, die de paragraaf 2 van het artikel wordt, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) de bepaling onder 1° wordt vervangen als volgt:

“1° belastingplichtige: de houder van het voertuig als bedoeld in artikel 5 van deze ordonnantie, in wiens hoofde de kilometerheffing wordt geheven;”;

b) de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt:

“2° dienst aanbieder: elke juridische entiteit die door de tolheffer is geaccrediteerd om in haar tolgebied een dienst aan te bieden van inning van de kilometerheffing bij de gebruikers, en van afdracht aan de tolheffer, op basis van door boordapparatuur geregistreerde of verkregen gegevens;”;

c) in de bepaling onder 3° worden de woorden “dienstverlener naar zijn keuze” vervangen door de woorden “dientaanbieder naar zijn keuze of de hoofddientaanbieder”;

d) de bepaling onder 4° wordt opgeheven;

e) de bepaling onder 5° wordt de bepaling onder 4° en wordt vervangen als volgt:

CHAPITRE 2

Modification de l’ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l’Eurovignette

Article 3

À l’article 2 de l’ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l’Eurovignette, le titre de la directive 1999/62/EG est remplacé par le texte suivant:

«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».

Article 4

À l’article 3 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

1° cet article, dont le texte actuel formera le paragraphe 2, est complété par un paragraphe 1^{er} rédigé comme suit:

«§ 1^{er}. Les définitions, mentionnées à l’article 3 de l’ordonnance du 19 mai 2022 concernant l’interopérabilité des systèmes de télépéage routier s’appliquent à la présente ordonnance et ses arrêtés d’exécution dans la mesure où la présente ordonnance n’y déroge pas.»;

2° dans le texte existant de l’article, qui devient le paragraphe 2 de l’article, les modifications suivantes sont apportées:

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

«1° contribuable: le détenteur du véhicule tel que visé à l’article 5 de la présente ordonnance, à charge duquel un prélèvement kilométrique est levé;»;

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

«2° prestataire de services: toute entité juridique ayant obtenu 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 à péages, sur la base de données enregistrées ou obtenues par un équipement embarqué;»;

c) au 3°, les mots «le prestataire de services de son choix» sont remplacés par les mots «le prestataire de services de son choix ou le prestataire de services principal»;

d) le 4° est abrogé;

e) le 5° devient le 4° et est remplacé par ce qui suit:

“4° EURO-emissieklasse: de klasse gedefinieerd op basis van emissiegrenswaarden, zoals omschreven in Bijlage 0 van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen, met toevoeging van de klasse “minder vervuilend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen.”;

- f) onder de bepaling onder 4° wordt een nieuwe bepaling 5° ingevoegd, luidende:

“5° gebruiker: de houder van het voertuig, die een dienstverleningsovereenkomst heeft met een dienststaanbieder of de hoofddienststaanbieder;”;

- g) de bepaling onder 6° wordt vervangen als volgt:

“6° fiscale administratie: de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel Fiscaliteit;”;

- h) in de bepaling onder 7° worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- het woord “dienstverlener” wordt vervangen door de woorden “dienststaanbieder en de hoofddienststaanbieder”;
- het woord “kan” wordt vervangen door het woord “kunnen”;
- de woorden “houder van het voertuig” worden telkens vervangen door het woord “gebruiker”;

- i) in de bepaling onder 12° worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- de woorden “een deel van het wegennet met inbegrip van structuren zoals een tunnel, een brug of een veerboot” worden vervangen door de woorden “het EETS-gebied”;
- in de Nederlandse tekst worden de woorden “tolheffende instantie” vervangen door het woord “tolheffer”;
- in de Franse tekst wordt het woord “laquelle” telkens vervangen door de woord “lequel”;

- j) de bepaling onder 13° wordt vervangen als volgt:

“13° hoofddienststaanbieder: de Single Service Provider waarmee, in uitvoering van de samenvoegingsovereenkomst, een DBFMO-overeenkomst wordt gesloten;”;

- k) de bepaling onder 14° wordt vervangen als volgt:

“14° tolgebiedsverklaring: de EETS-gebiedsverklaring waarmee de tolheffer de algemene voorwaarden bepaalt zoals, onder andere, deze vermeld in artikel 13 paragraaf 2 van de ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssysteemen voor het wegverkeer en Bijlage II van de

«4° 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 poids lourds pour l’utilisation d’infrastructures routières, en ajoutant la classe «moins polluant qu’Euro VI, y compris les véhicules à émission nulle.»;

- f) un 5° est inséré sous le 4°, rédigé comme suit:

«5° utilisateur: le détenteur du véhicule qui dispose d’un contrat de prestation de services avec un prestataire de services ou le prestataire de services principal;»;

- g) le 6° est remplacé par ce qui suit:

«6° administration fiscale: le Service public régional de Bruxelles fiscalité;»;

- h) le 7° est modifié comme suit:

- les mots «et le prestataire de services principal» sont insérés après les mots «le prestataire de services»;
- le mot «peut» est remplacé par le mot «peuvent»;
- les mots «au détenteur du véhicule» sont remplacés par les mots «à l’utilisateur» et les mots «du détenteur du véhicule» par le mot «de l’utilisateur»;

- i) le 12° est modifié comme suit:

- les mots «une partie du réseau routier, en ce compris des structures comme un tunnel, un pont ou un transbordeur» sont remplacés par les mots «le secteur du SET»;
- dans le texte néerlandais, les mots «tolheffende instantie» sont remplacés par le mot «tolheffer»;
- dans le texte français, le mot «laquelle» est à chaque fois remplacé par le mot «lequel»;

- j) le 13° est remplacé par ce qui suit:

«13° prestataire de services principal: le Single Service Provider avec lequel, en exécution de la convention de marché conjoint, un contrat DBFMO est conclu;»;

- k) le 14° est remplacé par ce qui suit:

«14° déclaration du secteur à péage: la déclaration de secteur de SET par laquelle le percepteur de péages définit les conditions générales, telles qu’énoncées, entre autres, à l’article 13, paragraphe 2 de l’ordonnance du 19 mai 2022 concernant l’interopérabilité des systèmes de télépéage routier et à l’annexe II du règlement d’exécution 2020/204 (UE) 2020/204

Uitvoeringsverordening 2020/204 (EU) 2020/204 van de Commissie van 28 november 2019 inzake gedetailleerde verplichtingen van aanbieders van de Europese elektronische tolheffingsdienst, de minimuminhoud van de gebiedsverklaring van de Europese elektronische tolheffingsdienst, elektronische interfaces en eisen voor interoperabiliteitsonderdelen, en tot intrekking van Beschikking 2009/750/EG waaraan de dienstaanbieders moeten voldoen om toegang tot het tolgebied van de kilometerheffing te verkrijgen;”;

- l) in de Nederlandse tekst worden in de bepaling onder 15° de woorden “tolheffende instantie” vervangen door het woord “tolheffer”;
- m) in de bepaling onder 21° worden de woorden “de single service provider” vervangen door de woorden “de hoofddienstaanbieder”;
- n) in de bepaling onder 22° worden de woorden “in de zin van artikel 19 van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten,” opgeheven;
- o) de bepaling onder 23° wordt vervangen als volgt:

“23° emissievrij voertuig: een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen, bedoeld of gebruikt, al dan niet uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen, waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt en dat beantwoordt aan de voorwaarden als bepaald in artikel 3, punt 11, van verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad;”;

- p) de paragraaf wordt aangevuld met een bepaling onder 24° luidende:

“24° vervoer over de weg van goederen: het vervoer van elk goed dat op een voertuig kan worden geladen of afgeladen, met inbegrip van het vervoer van werktuigen en gereedschapsmachines en van werktuig-voertuigen, alsook het vervoer van elk goed door die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuigvoertuigen, wanneer zij worden gebruikt op een niet-geconcedeerde weg;”.

Artikel 5

In artikel 5 van dezelfde ordonnantie, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° In paragraaf 1, tweede lid van dezelfde ordonnantie worden de woorden “het eerste lid” vervangen door

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;»;

- l) au 15°, dans le texte néerlandais, les mots «tolheffende instantie» sont remplacés par le mot «tolheffer»;
- m) au 21°, les mots «le single service provider» sont remplacés par les mots «le prestataire de services principal»;
- n) au 22° les mots «au sens de l’article 19 de la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services,» sont supprimés;
- o) le 23° est remplacé par ce qui suit:

«23° véhicule à émission nulle: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont le poids total en charge autorisé est de plus de 3,5 tonnes et qui répond aux conditions déterminées à l’article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d’émissions de CO₂ 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»;

- p) le paragraphe est complété par le 24° rédigé comme suit:

«24° transport par route de marchandises: le transport de tout bien pouvant 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 de tout bien par ces outils, machines-outils et véhicules-outils, quand ils sont utilisés sur une route non concédée.».

Article 5

À l’article 5 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de la même ordonnance, les mots «du premier alinéa» sont remplacés par les

de woorden “deze paragraaf” en wordt het woord “motorvoertuig” vervangen door de woorden “trekkend voertuig”.

2° in de Nederlandse tekst wordt in paragraaf 3 het woord “solidair” door het woord “hoofdelijk” vervangen.

Artikel 6

In artikel 8, eerste lid, 2°, van dezelfde ordonnantie wordt de correctiefactor van 1,5% in de formule voor de bepaling van het aan te rekenen aantal kilometers Kz vervangen door 1%.

Artikel 7

In artikel 11 van dezelfde ordonnantie wordt een paragraaf 5 ingevoegd, luidende:

«§ 5. De vrijgestelde voertuigen worden opgenomen in een lijst met door de fiscale administratie vrijgestelde voertuigen. De lijst wordt bijgehouden en bijgewerkt.»

Artikel 8

In artikel 12 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- de woorden “dienstverlener naar keuze” worden vervangen door de woorden “dienstaanbieder naar keuze of de hoofddienstaanbieder”;
- de woorden “houder van een voertuig” worden telkens vervangen door het woord “gebruiker”;

2° in paragraaf 2, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a) het woord “dienstverlener” wordt telkens vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;
- b) in het eerste lid, worden de woorden “de voertuigclassificatieparameters, zoals bepaald in artikel 3, 35° van de ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer, waaronder” ingevoegd tussen de woorden “alle voertuigdocumenten voor te leggen die nodig zijn om” en de woorden “het kenteknummer”;
- c) in de Franse tekst worden in het eerste lid de woorden “du numéro d’immatriculation” vervangen door de woorden “le numéro d’immatriculation”, de woorden “du poids total en charge autorisé” vervangen door de woorden “le poids total en

mots «du présent paragraphe 1^{er}» et les mots «véhicule à moteur» sont remplacés par les mots «véhicule à moteur tracteur»;

2° Au paragraphe 3, dans le texte néerlandais, le mot «solidair» est remplacé par le mot «hoofdelijk».

Article 6

À l’article 8, alinéa 1^{er}, 2°, de la même ordonnance, le facteur de correction de 1,5 % dans la formule de détermination du nombre de kilomètres Kz à prendre en compte est remplacé par 1 %.

Article 7

À l’article 11 de la même ordonnance, un paragraphe 5 est inséré, rédigé comme suit:

«§ 5. Les véhicules exonérés sont repris dans une liste des véhicules exonérés par l’administration fiscale. La liste est tenue et mise à jour.»

Article 8

À l’article 12 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

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

- les mots «prestataire de services de son choix» sont remplacés par les mots «prestataire de services de son choix ou le prestataire de services principal»;
- les mots «le détenteur d’un véhicule» sont remplacés par les mots «l’utilisateur»;

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

- a) les mots «au prestataire de services» sont remplacés par les mots «au prestataire de services ou au prestataire de services principal» et les mots «le prestataire de services» sont remplacés par les mots «le prestataire de services ou le prestataire de services principal»;
- b) à l’alinéa 1^{er}, les mots suivants sont insérés après les mots «tous les documents du véhicule nécessaires à la détermination»: «des paramètres de classification du véhicule, tels que prévus à l’article 3, 35° de l’ordonnance du 19 mai 2022 concernant l’interopérabilité des systèmes de télépéage routier, en ce compris»;
- c) dans le texte français, à l’alinéa 1^{er}, les mots «du numéro d’immatriculation» sont remplacés par les mots «le numéro d’immatriculation», les mots «du poids total en charge autorisé» sont remplacés par les mots «le poids total en charge autorisé» et les mots

charge autorisé” en worden de woorden “de la classe d’émission EURO” vervangen door de woorden “la classe d’émission EURO”.

- d) tussen het eerste lid en het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende: “De houder van het voertuig heeft het recht om, voorafgaand aan het gebruik van enige weg, de emissieklasse van het voertuig elektronisch mee te delen.”;
- e) in het laatste lid worden de woorden “in het tweede en derde lid” vervangen door de woorden “in het derde en vierde lid” en de woorden “de dienstverlener” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder.”;

3° een paragraaf 2/1 wordt ingevoegd, luidende:

«§2/1. De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder zijn ertoe gehouden om de juistheid van de door de houder van het voertuig voorgelegde voertuigdocumenten, alsook de elektronisch meegeedeelde emissieklasse, zoals vermeld in paragraaf 2 te controleren.”;

4° in paragraaf 3 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a) in de eerste zin van het eerste lid worden de woorden “dienstverlener kan” vervangen door de woorden “dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder kunnen”;
- b) in het eerste lid worden in de bepaling onder 1° de woorden “de dienstverlener” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;
- c) in het eerste lid worden in de bepalingen onder 1° en 2° de woorden “de houder van het voertuig” vervangen door de woorden “de gebruiker”;
- d) in het eerste lid worden in de bepalingen onder 3°, 4°, 5° de woorden “de houder of bestuurder” vervangen door de woorden “de gebruiker of de bestuurder”;
- e) in het eerste lid worden in de bepalingen onder 3°, 4° en 5° de woorden “elektronische registratievoorziening” telkens vervangen door het woord “boordapparatuur”;
- f) in de Nederlandse tekst worden in het eerste lid, in de bepaling onder 3° de woorden “houder of bestuurder” vervangen door de woorden “gebruiker of de bestuurder” en wordt het woord “dienstverlener” vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;
- g) in het eerste lid worden, in de bepaling onder 5° de woorden “de dienstverlener” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”

«de la classe d’émission EURO» sont remplacés par les mots «la classe d’émission EURO»;

- d) un nouvel alinéa est inséré, entre l’alinéa 1^{er} et l’alinéa 2, rédigé comme suit: «Le détenteur du véhicule a le droit de communiquer la classe d’émission du véhicule par voie électronique préalablement à l’utilisation d’une route.»;
- e) au dernier alinéa, les mots «aux deuxième et troisième alinéas» sont remplacés par les mots «aux troisième et quatrième alinéas» et les mots «le prestataire de services» sont remplacés par les mots «le prestataire de services ou le prestataire de services principal.»;

3° un paragraphe 2/1 est inséré, rédigé comme suit:

«§2/1. Le prestataire de services et le prestataire de services principal sont tenus de vérifier l’exactitude des documents du véhicule, soumis par le détenteur du véhicule, ainsi que la classe d’émission communiquée par voie électronique, tels que mentionnés au paragraphe 2.»;

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

- a) à l’alinéa 1^{er}, 1^{re} phrase, les mots «Le prestataire de services ne peut» sont remplacés par les mots «Le prestataire de services et le prestataire de services principal ne peuvent»;
- b) à l’alinéa 1^{er}, 1°, les mots «du prestataire de services» sont remplacés par les mots «du prestataire de services ou du prestataire de services principal»;
- c) à l’alinéa 1^{er}, 1° et 2° les mots «le détenteur du véhicule» sont à chaque fois remplacés par les mots «l’utilisateur»;
- d) à l’alinéa 1^{er}, 3° et 4°, 5°, les mots «le détenteur ou le conducteur» sont remplacés par les mots «l’utilisateur ou le conducteur»;
- e) à l’alinéa 1^{er}, 3°, 4° et 5°, les mots «du dispositif d’enregistrement électronique» sont à chaque fois remplacés par les mots «de l’équipement embarqué» et les mots «au dispositif d’enregistrement électronique» sont remplacés par les mots «à l’équipement embarqué»;
- f) dans le texte néerlandais à l’alinéa 1^{er}, 3°, les mots «houder of bestuurder» sont remplacés par les mots «gebruiker of de bestuurder» et le mot «dienstverlener» par les mots «dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder»;
- g) à l’alinéa 1^{er}, 5° les mots «du prestataire de services» sont remplacés par les mots «du prestataire de services ou du prestataire de services principal»;

h) het tweede lid, wordt vervangen als volgt: “De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder vermelden de schorsing van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst op de lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur en brengen de gebruiker en de fiscale administratie onmiddellijk op de hoogte van de schorsing van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst.”;

5° een paragraaf 4 wordt ingevoegd, luidende:

“§ 4. De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder stellen een lijst op van ongeldig verklaarde boordapparatuur die verband houdt met hun dienstverleningsovereenkomsten met de gebruikers, waaronder minstens de gebeurtenissen vermeld onder paragraaf 3, 1° tot en met 5°, en de schorsing van de dienstverleningsovereenkomst.

Zij werken die lijst bij en delen de bijgewerkte lijst minstens dagelijks mee aan de tolheffer.”.

Artikel 9

In artikel 13 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragrafen 1, 2, 3, tweede lid en paragraaf 4 worden de woorden “elektronische registratievoorziening” telkens vervangen door het woord “boordapparatuur”;

2° in paragraaf 3 wordt het eerste lid vervangen als volgt:

“De bestuurder ziet er tijdens elk gebruik van een weg op toe dat enkel één boordapparatuur die geschikt is voor gebruik in het tolgebied geactiveerd is en volgens de gegevens die de mens-machine-interface aangeeft, de afstand die het voertuig aflegt, registreert.”;

3° in paragraaf 3 worden in het tweede lid de woorden “en de gebruiker ervan” vervangen door de woorden “en degene die deze gebruikt”;

4° in paragraaf 4 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in het eerste lid, wordt het woord “dienstverlener” vervangen door de woorden “dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;

b) in het eerste lid worden in de bepaling onder 1°, in de Nederlandse tekst de woorden “het niet meer voldoet” vervangen door de woorden “zij niet langer voldoet”;

c) in het derde lid, worden de woorden “de dienstverlener geeft” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder geven”.

h) l’alinéa 2 est remplacé par ce qui suit: «Le prestataire de services et le prestataire de services principal incluent la suspension de l’exécution du contrat dans la liste des équipements embarqués invalidés et informent immédiatement l’utilisateur et l’administration fiscale de la suspension de l’exécution du contrat de prestation de services.»;

5° un paragraphe 4 est inséré, rédigé comme suit:

«§ 4. 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, dont au moins les événements mentionnés au paragraphe 3, 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.».

Article 9

À l’article 13 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

1° aux paragraphes 1^{er}, 2, 3, alinéa 2, et au paragraphe 4, les mots «d’un dispositif d’enregistrement électronique» sont remplacés par les mots «d’un équipement embarqué», les mots «du dispositif d’enregistrement électronique» sont à chaque fois remplacés par les mots «de l’équipement embarqué» les mots «le dispositif d’enregistrement électronique» sont à chaque fois remplacés par les mots «l’équipement embarqué»;

2° au paragraphe 3, l’alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

«Lors de chaque utilisation d’une route, le conducteur veille à ce 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.»;

3° au paragraphe 3, alinéa 2, les mots «et son utilisateur» sont remplacés par les mots «celui qui l’utilise»;

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

a) à l’alinéa 1^{er}, les mots «prestataire de services» sont remplacés par les mots «prestataire de services ou prestataire de services principal»;

b) à l’alinéa 1^{er}, dans le texte néerlandais, les mots «het niet meer voldoet» par les mots «zij niet langer voldoet»;

c) à l’alinéa 3, les mots «le prestataire de services donne» sont remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal donnent».

Artikel 10

In artikel 18 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° de woorden “houder van het voertuig” worden telkens vervangen door het woord “gebruiker”;
- 2° in het eerste lid worden de woorden “int de dienstverlener” vervangen door de woorden “innen de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;
- 3° in de Nederlandse tekst worden in het eerste lid de woorden “tolheffende instantie” vervangen door het woord “tolheffer”;
- 4° in het tweede lid worden de woorden “De dienstverlener reikt” vervangen door de woorden “De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder reiken”.

Artikel 11

In artikel 19 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in het eerste lid worden de woorden “aan de dienstverlener” vervangen door de woorden “aan de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;
- 2° in het tweede lid worden de woorden “de dienstverlener” telkens vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder” en wordt het woord “kan” vervangen door het woord “kunnen”.

Artikel 12

In artikel 20 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in de Franse tekst wordt het woord “De” aan het begin van de eerste zin opgeheven;
- 2° de woorden “de dienstverlener” worden telkens vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;
- 3° in de Nederlandse tekst wordt het woord “tolheffende instantie” telkens vervangen door het woord “tolheffer”;
- 4° het woord “overeenkomst” wordt vervangen door het woord “dienstverleningsovereenkomst”.

Artikel 13

In artikel 26 van dezelfde ordonnantie, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in paragraaf 1, eerste lid, wordt de zin “Het proces-verbaal vermeldt minstens de overtreding alsook de elementen die moeten toelaten de houder of de

Article 10

À l'article 18 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° les mots «du détenteur du véhicule» sont remplacés par les mots «de l'utilisateur», les mots «au détenteur du véhicule» par les mots «à l'utilisateur» et les mots «le détenteur du véhicule» par «l'utilisateur»;
- 2° à l'alinéa 1^{er}, les mots «le prestataire de services perçoit» sont remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal perçoivent.»;
- 3° dans le texte néerlandais, à l'alinéa 1^{er}, les mots «tolheffende instantie» sont remplacés par les mots «tolheffer»;
- 4° à l'alinéa 2, les mots «Le prestataire de services délivre» sont remplacés par les mots «Le prestataire de services et le prestataire de services principal délivrent».

Article 11

À l'article 19 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° à l'alinéa 1^{er}, les mots «au prestataire de services» sont remplacés par les mots «au prestataire de services et au prestataire de services principal»;
- 2° à l'alinéa 2, les mots «le prestataire de services» sont à chaque fois remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal» et le mot «peut» est remplacé par les mots «peuvent».

Article 12

À l'article 20 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° dans le texte français le mot «De» est supprimé au début de la première phrase.
- 2° les mots «le prestataire de services» sont remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal» et les mots «du prestataire de services» sont remplacés par les mots «du prestataire de services et du prestataire de services principal»;
- 3° dans le texte néerlandais, les mots «tolheffende instantie» sont à chaque fois remplacés par le mot «tolheffer»;
- 4° le mot «contrat» est remplacé par les mots «contrat de prestation de services».

Article 13

À l'article 26 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, la phrase «Le procès-verbal mentionne au minimum l'infraction, ainsi que les éléments qui doivent permettre l'identification

bestuurder van het voertuig te identificeren.” vervangen door de zin “Het proces-verbaal vermeldt minstens het bedrag van de administratieve boete, de aard, de datum en het uur van de gepleegde overtreding, de verwijzing naar de artikelen die werden miskend, de aanduiding en het adres van de ambtenaar bij wie informatie over de inbreuk en de boete kan worden bekomen en het administratief beroep dat kan worden ingesteld samen met de termijn, alsook de elementen die moeten toelaten de houder of de bestuurder van het voertuig te identificeren.”;

2° in paragraaf 1, wordt het tweede lid vervangen als volgt: “Een afschrift van het in het eerste lid vermelde proces-verbaal wordt aan de houder van het voertuig of aan de bestuurder van het betrokken voertuig afgeleverd in de taal van het kentekenbewijs, indien dit beschikbaar is, en in ieder geval in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving van het voertuig.”;

3° in paragraaf 1, wordt het derde lid, opgeheven.

Artikel 14

In artikel 29, § 2, van dezelfde ordonnantie, ingevoegd bij de ordonnantie van 15 december 2017 tot wijziging van het tarief van de boetes in het kader van de kilometerheffing, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “de dienstverlener” worden telkens vervangen door de woorden “de dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder”;

2° de woorden “elektronische registratievoorziening” worden telkens vervangen door het woord “boordapparatuur”;

3° het woord “boorddocumenten” wordt vervangen door het woord “voertuigdocumenten”;

Artikel 15

In het opschrift van Hoofdstuk IV, worden de woorden “de dienstverlener” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”.

Artikel 16

In artikel 34 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de Nederlandse tekst worden in paragraaf 1 de woorden “tolheffende instantie” telkens vervangen door het woord “tolheffer”;

du détenteur ou du conducteur du véhicule.» est remplacée par la phrase «Le procès-verbal mentionne au minimum le montant de l’amende administrative, la nature, le lieu, la date et l’heure de l’infraction qui a été commise, la référence aux articles qui ont été enfreints, la désignation et l’adresse du fonctionnaire auprès duquel l’information sur l’infraction et l’amende peut être obtenue et le recours administratif qui peut être introduit et le délai de recours, ainsi que les éléments qui doivent permettre l’identification du détenteur ou du conducteur du véhicule.»;

2° au paragraphe 1^{er}, l’alinéa 2, est remplacé par ce qui suit: «Une copie du procès-verbal mentionné à l’alinéa 1^{er} est envoyée au détenteur du véhicule ou au conducteur du véhicule concerné dans la langue du certificat d’immatriculation du véhicule, pour autant que cette information soit disponible, et en tout cas dans une des langues officielles de l’État membre où le véhicule est immatriculé.»;

3° au paragraphe 1^{er}, l’alinéa 3 est abrogé.

Article 14

À l’article 29, § 2, de la même ordonnance, introduit par l’ordonnance du 15 décembre 2017, modifiant le tarif des amendes dans le cadre du prélèvement kilométrique, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots «prestataire de services» sont chaque fois remplacés par les mots «prestataire de services ou le prestataire de services principal»;

2° les mots «du dispositif d’enregistrement électronique» sont remplacés par les mots «de l’équipement embarqué», les mots «un dispositif d’enregistrement électronique» sont remplacés par les mots «un équipement embarqué», les mots «le dispositif d’enregistrement électronique» sont à chaque fois remplacés par les mots «l’équipement embarqué» et les mots «avec dispositif d’enregistrement électronique» sont remplacés par les mots «avec un équipement embarqué»;

3° les mots «documents probants» sont remplacés par les mots «documents du véhicule».

Article 15

Dans le titre «Chapitre IV», les mots «du prestataire de services» sont remplacés par les mots «du prestataire de services et du prestataire de services principal».

Article 16

À l’article 34 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le texte néerlandais, au paragraphe 1^{er}, les mots «tolheffende instantie» sont à chaque fois remplacés par le mot «tolheffer»;

2° in paragraaf 1 worden de woorden “de toelating te hebben gekregen” in de eerste paragraaf vervangen door de woorden “geaccrediteerd te zijn, met uitzondering van de hoofddienstaanbieder”;

3° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

«§ 2. De tolheffer verleent, zonder onderscheid, de accreditatie, vermeld in paragraaf 1, aan de juridische entiteiten die de volgende drie voorwaarden vervullen:

1° hetzij, indien zij in België gevestigd zijn, door Viapass geregistreerd zijn overeenkomstig artikel 19, § 3, 1°, van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, hetzij, in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte geregistreerd zijn;

2° de accreditatieprocedure succesvol hebben doorlopen;

3° met de tolheffer een overeenkomst hebben afgesloten die de algemene voorwaarden bevat, zoals bepaald in de tolgebiedsverklaring met betrekking tot de wegen die behoren tot het tolgebied van de tolheffer.

De tolgebiedsverklaring bevat in ieder geval de rechten en verplichtingen van de dienstaanbieder, vermeld in de artikelen 12, 13, § 4, 18, 19, 20, 36, 37 en 38.”.

Artikel 17

In artikel 35 van dezelfde ordonnantie worden de woorden “single service provider” vervangen door het woord “hoofddienstaanbieder”.

Artikel 18

In artikel 36 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord “houder” wordt telkens vervangen door het woord “gebruiker”;

2° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “de dienstverlener” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;

3° in de Nederlandse tekst wordt in paragraaf 1, eerste lid, het woord “verstrekt” vervangen door het woord “verstrekken”;

4° in paragraaf 1 worden de bepalingen onder 1° en 2° vervangen als volgt:

“1° het verschaffen aan de gebruiker van boordapparatuur, die dient te beantwoorden aan de vereisten van de Europese verordeningen genomen in uitvoering van de EETS-richtlijn, evenals de gebruiksaanwijzing ervan. De dienstaanbieder kan voor het gebruik van boordapparatuur van de gebruiker een waarborg

2° au paragraphe 1^{er}, les mots «reçu l’autorisation» sont remplacés par les mots «obtenu l’agrément, à l’exception du prestataire de services principal»;

3° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

«§ 2. Le percepteur de péages donne l’agrément visé au paragraphe 1^{er}, sans distinction, aux entités juridiques qui remplissent les trois 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 du 31 janvier 2014, 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 du secteur à péage du percepteur de péages.

La déclaration de secteur à péage comprend dans tous les cas les droits et obligations du prestataire de services, mentionnés aux articles 12, 13, § 4, 18, 19, 20, 36, 37 et 38.».

Article 17

À l’article 35 de la même ordonnance, les mots «single service provider» sont remplacés par les mots «prestataire de services principal».

Article 18

À l’article 36 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots «au détenteur» sont à chaque fois remplacés par les mots «à l’utilisateur», les mots «le détenteur» sont à chaque fois remplacés par les mots «l’utilisateur» et les mots «du détenteur» par les mots «de l’utilisateur»;

2° au paragraphe 1^{er}, 1^{re} phrase, les mots «prestataire de services» sont remplacés par les mots «prestataire de services et le prestataire de services principal»;

3° dans le texte néerlandais, au paragraphe 1^{er}, 1^{re} phrase, le mot «verstrekt» est remplacé par le mot «verstrekken»;

4° au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les 1° et 2° sont remplacés par ce qui suit:

«1° la délivrance d’un équipement embarqué à l’utilisateur, qui doit répondre aux exigences de la réglementation européenne prise 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

verlangen die in redelijke verhouding staat tot de kostprijs van de boordapparatuur. De hoofddienstaanbieder is verplicht om die waarborg te eisen;

- 2° instaan voor het verzenden en ontvangen van een draadloos overgebracht signaal vanuit de boordapparatuur, die alle gegevens bevat die vereist zijn voor het vaststellen van de verschuldigde kilometerheffing.°;
- 5° in paragraaf 1, eerste lid wordt de bepaling onder 4°, vervangen als volgt:
- “4° de verzending aan de tolheffer van de tolmelding, vermeld in artikel 38”;
- 6° in de Nederlandse tekst worden in paragraaf 1, eerste lid, in de bepaling onder 5°, de woorden “tolheffende instantie” vervangen door het woord “tolheffer”;
- 7° in paragraaf 1, eerste lid, in de bepaling onder 6°, b) en c), worden de woorden “de dienstverlener” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;
- 8° in paragraaf 1, tweede lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:
- a) de woorden “de dienstverlener” worden vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;
- b) het woord “verzendt” wordt vervangen door het woord “verzenden”;
- 9° in paragraaf 2, eerste lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:
- a) de woorden “de dienstverlener” worden telkens vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”;
- b) de woorden “elektronische registratievoorziening” worden vervangen door het woord “boordapparatuur”;
- c) het woord “terugstort” wordt vervangen door het woord “terugbetalen”;
- 10° in paragraaf 2, tweede lid, wordt het woord “trekkend” ingevoegd tussen de woorden “het kenteken van het” en het woord “motorvoertuig”.

Artikel 19

Artikel 37 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door wat volgt:

“De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder berekenen de kilometerheffing op basis van de gegevens

une caution raisonnablement proportionnée au prix coûtant de l'équipement embarqué. Le prestataire de services principal est tenu d'exiger cette caution;

- 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.»;
- 5° au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, le 4^e est remplacé par ce qui suit:
- «4° l'envoi au percepteur de péages de la déclaration de péage visée à l'article 38»;
- 6° dans le texte néerlandais, au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 5°, les mots «tolheffende instantie» sont remplacés par le mot «tolheffer»;
- 7° au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 6°, b) et c), les mots «le prestataire de services» sont remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal»;
- 8° au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les modifications suivantes sont apportées:
- a) les mots «prestataire de services» sont remplacés par les mots «prestataire de services et le prestataire de services principal»;
- b) le mot «envoie» est remplacé par le mot «envoient»;
- 9° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, les modifications suivantes sont apportées:
- a) les mots «du prestataire de services» sont remplacés par les mots «du prestataire de services et du prestataire de services principal» et les mots «le prestataire de services» sont remplacés par les mots «le prestataire de services et le prestataire de services principal»;
- b) les mots «du dispositif d'enregistrement électronique» sont remplacés par les mots «de l'équipement embarqué» et les mots «le dispositif d'enregistrement électronique» sont remplacés par les mots «l'équipement embarqué»;
- c) le mot «rembourser» est remplacé par le mot «remboursent»;
- 10° au paragraphe 2, alinéa 2, le mot «tracteur» est inséré après les mots «du véhicule à moteur».

Article 19

L'article 37 de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit:

«Le prestataire de services et le prestataire de services principal calculent le prélèvement kilométrique sur la

die door de boordapparatuur worden verschaft, innen de verschuldigde heffing en storten deze door aan de tolheffer.”.

Artikel 20

Artikel 38 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen als volgt:

“De dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder sturen dagelijks een elektronische tolmelding aan de tolheffer.

De dagelijkse tolmeldingsplicht geldt ook in die gevallen waarin voor een voertuig geen kilometers werden geregistreerd.”.

HOOFDSTUK 4
Slotbepaling

Artikel 21

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 juli 2025.

In afwijking van het eerste lid, treden artikelen 3, 8, 3^o en 13 in werking op de dag van de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van deze ordonnantie.

In afwijking van het eerste lid, treedt artikel 6 in werking op 1 juli 2024.

Brussel, 4 april 2024.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Rudi VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid,

Sven GATZ

base des données obtenues de l'équipement embarqué, perçoivent le prélèvement dû et versent celui-ci au percepteur de péages.».

Article 20

L'article 38 de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit:

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

L'obligation de notification quotidienne vaut également dans les situations où aucun kilomètre n'a été enregistré pour un véhicule.».

CHAPITRE 4
Disposition finale

Article 21

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} juillet 2025.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les articles 3, 8, 3^o et 13 entrent en vigueur au jour de la publication de la présente ordonnance au *Moniteur belge*.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'article 6 entre en vigueur le 1^{er} juillet 2024.

Bruxelles, le 4 avril 2024.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

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

Rudi VERVOORT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et de la Promotion du Multilinguisme,

Sven GATZ

Bijlage

Omzettingstabel van richtlijn (EU) 2022/362

Artikel, lid, of onderdeel richtlijn (EU) 2022/362	Omzettingbepaling	Toelichting
Artikel 1 van Richtlijn (EU) 2022/362 Wijziging van richtlijn 1999/62/EG		
Titel richtlijn 1999/62/EG	De titel van de richtlijn wordt in de artikelen 2 en 3, 4° (nieuw) vervangen door: "Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen".	
Gewijzigde artikelen van richtlijn 1999/62/EG		
Artikel 1 (toepassingsgebied)	Vereist geen omzetting	
Artikel 2 (definities)	Vereist geen omzetting	
Artikel 7, eerste lid (toepassing op overig wegennet)	Vereist geen omzetting	
Artikel 7, tweede lid (toepassing op overig wegennet)	Vereist geen omzetting	
Artikel 7, derde lid (tolgelden en gebruiksrechten zijn mogelijk voor verschillende voertuigcategorieën)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7, vierde lid (cumulverbod tolgelden en gebruiksrechten voor zelfde traject en voertuigcategorie)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7, vijfde lid (verbod van onderscheid bij heffen van tolgelden en gebruiksrechten)	Vereist geen omzetting	Gelijkheidsbeginsel is door de grondwet gewaarborgd en door het internationaal recht
Artikel 7, zesde lid (mogelijke vrijstelling van tolgelden of gebruiksrechten in dunbevolkte gebieden)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7, zevende lid (mogelijk uitstena-koming bepaalde verplichtingen ingeval van concessieovereenkomst)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt gebied van het Waalse Gewest

Annexe

Tableau de transposition de la directive (UE) 2022/362

Article, paragraphe ou partie directive (UE) 2022/362	Disposition de transposition	Explication
Article 1 ^{er} de la directive (UE) 2022/362 Modification de la directive 1999/62/CE		
Titre de la directive 1999/62/CE	Le titre de la directive est remplacé aux articles 2 et 3, 4° (nouveau) par: «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».	
Articles modifiés de la directive 1999/62/CE		
Article 1 ^{er} (champ d'application)	Ne nécessite pas de transposition	
Article 2 (définitions)	Ne nécessite pas de transposition	
Article 7, premier paragraphe (application sur le TEN-T)	Ne nécessite pas de transposition	
Article 7, paragraphe 2 (application sur d'autres axes routiers)	Ne nécessite pas de transposition	
Article 7, paragraphe 3 (péages et droits d'usage possibles pour différentes catégories de véhicules)	Ne nécessite pas de transposition	
Article 7, paragraphe 4 (cumul des péages et des droits d'usage pour un même itinéraire et une même catégorie de véhicules)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée
Article 7, paragraphe 5 (interdiction de la discrimination dans l'imposition des péages et des droits d'usage)	Ne nécessite pas de transposition	Principe d'égalité garanti par la Constitution et le droit international
Article 7, paragraphe 6 (possibilité d'exemption de péages ou de droits d'usage dans les zones à faible densité de population)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée
Article 7, paragraphe 7 (report possible de certaines obligations dans le cas de contrats de concession)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée

Artikel, lid, of onderdeel richtlijn (EU) 2022/362	Omzettingbepaling	Toelichting
Artikel 7, achtste lid (mogelijk uitstelnakoming bepaalde verplichtingen ingeval van lange termijn overeenkomst)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt/gebied van het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest
Artikel 7, negende lid (mogelijke vrijstelling van betalingsplicht tolgelden en gebruiksrechten)		Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7, tiende lid (vanaf 2030 geen gebruiksrechten meer voor zware bedrijfsvoertuigen op TEN-T)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven
Artikel 7, elfde lid (uitzondering op verbod gebruiksrechten zware bedrijfsvoertuigen)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven
Artikel 7, twaalfde lid (mogelijke gemeenschappelijke regeling lidstaten voor gebruiksrechten tot 2032 of opheffing)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven
Artikel 7, dertiende lid (tolgelden en gebruiksrechten enkel voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf 12 ton tot 2027)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7, veertiende lid (mogelijke doorrekening ander percentage van de kosten voor bussen en touringcars)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7, vijftiende lid (opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht aan de Commissie
Artikel 7bis, eerste lid (evenredigheid gebruiksrechten met duur gebruik infrastructuur)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven
Artikel 7bis, tweede lid (minimum beschikbaarheid infrastructuur bij toepassing gebruiksrechten)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven
Artikel 7bis, derde lid (toepassing gebruiksrechten op personenauto's)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven

Article, paragraphe ou partie directive (UE) 2022/362	Disposition de transposition	Explication
Article 7, paragraphe 8 (report possible de certaines obligations en cas de contrat à long terme)	Ne nécessite pas de transposition	Option utilisée dans le secteur à péage de la région de Bruxelles-Capitale
Article 7, paragraphe 9 (possibilité d'exonération de l'obligation de payer les péages et les droits d'usage)	Ne nécessite pas de transposition	Possibilité non utilisée pour l'instant.
Article 7, paragraphe 10 (plus de droits d'usage pour les poids lourds sur le RTE-T à partir de 2030)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun droit d'usage n'est perçu dans le secteur à péage du prélèvement kilométrique.
Article 7, paragraphe 11 (exception à l'interdiction des droits d'usage pour les poids lourds)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun droit d'usage n'est perçu dans le secteur à péage du prélèvement kilométrique.
Article 7, paragraphe 12 (possibilité d'un régime commun aux États membres pour les droits d'usage jusqu'en 2032 ou suppression)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun droit d'usage n'est perçu dans le secteur à péage du prélèvement kilométrique.
Article 7, paragraphe 13 (péages et droits d'usage uniquement pour les poids lourds de 12 tonnes et plus jusqu'en 2027)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7, paragraphe 14 (possibilité d'appliquer un pourcentage différent des coûts pour les autobus et les autocars)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7, paragraphe 15 (mission de la Commission)	Ne nécessite pas de transposition	Mission de la Commission
Article 7bis, premier paragraphe (proportionnalité des droits d'usage par rapport à la durée d'utilisation de l'infrastructure)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun droit d'usage n'est perçu dans le secteur à péage du prélèvement kilométrique.
Article 7bis, paragraphe 2 (disponibilité minimale de l'infrastructure lors de l'application des droits d'usage)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun droit d'usage n'est perçu dans le secteur à péage du prélèvement kilométrique.
Article 7bis, paragraphe 3 (application des droits d'usage aux voitures particulières)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun droit d'usage n'est perçu dans le secteur à péage du prélèvement kilométrique.

Artikel, lid, of onderdeel richtlijn (EU) 2022/362	Omzettingbepaling	Toelichting
Artikel 7bis, vierde lid (indien verschillende gebruiksrechten worden toegepast op personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen zijn de gebruiksrechten voor deze laatste hoger)	Vereist geen omzetting	In het tolgebied van de kilometerheffing worden geen gebruiksrechten geheven
Artikel 7bis, vijfde lid (beoordeling Commissie)	Vereist geen omzetting	Oprichting aan de Commissie
Artikel 7bis bis, eerste lid (ingeval tolgelden werden toegepast voor 24 maart 2022 is een gecombineerde heffingsregeling met gebruiksrechten toegelaten)	Vereist geen omzetting	Er wordt geen gecombineerde heffingsregeling toegepast
Artikel 7bis bis, tweede lid (gecombineerde heffingsregeling tolgelden en gebruiksrechten)	Vereist geen omzetting	Er wordt geen gecombineerde heffingsregeling toegepast
Artikel 7bis bis, derde lid (differentiatie gebruiksrechten in de gecombineerde heffingsregeling)	Vereist geen omzetting	Er wordt geen gecombineerde heffingsregeling toegepast
Artikel 7bis bis, vierde lid (effectbeoordeling van de gecombineerde heffingsregeling)	Vereist geen omzetting	Er wordt geen gecombineerde heffingsregeling toegepast
Artikel 7ter, eerste lid (infrastructuurheffing zware bedrijfsvoertuigen)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7ter, tweede lid (infrastructuurheffing zware bedrijfsvoertuigen)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7quater, eerste lid (externekostenheffing)	Vereist geen omzetting	Het gewest past reeds een externekostenheffing toe wegens luchtverontreiniging
Artikel 7quater, tweede lid (vaststelling tarief externekostenheffing door de lidstaat of een aangewezen instantie)	Vereist geen omzetting	Het gewest past reeds een externekostenheffing toe wegens luchtverontreiniging en stelt daarvan het tarief vast
Artikel 7quater, derde lid (mogelijke vrijstelling externekostenheffing voor voertuigen van historisch belang)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt

Article, paragraphe ou partie directive (UE) 2022/362	Disposition de transposition	Explication
Article 7bis, paragraphe 4 (si des droits d'usage différents sont appliqués aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers, les droits d'usage pour ces derniers sont plus élevés)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun droit d'usage n'est perçu dans le secteur à péage du prélèvement kilométrique.
Article 7bis, paragraphe 5 (évaluation par la Commission)	Ne nécessite pas de transposition	Mission de la Commission
Article 7bis bis, premier paragraphe (lorsque les péages ont été appliqués avant le 24 mars 2022, un système de tarification combiné avec des droits d'usage est autorisé)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun système de tarification combiné n'est appliqué.
Article 7bis bis, paragraphe 2 (système de tarification combiné des péages et des droits d'usage)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun système de tarification combiné n'est appliqué.
Article 7bis bis, paragraphe 3 (différenciation droits d'usage dans le système de tarification combiné)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun système de tarification combiné n'est appliqué.
Article 7bis bis, paragraphe 4 (évaluation de l'impact du système de tarification combiné)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun système de tarification combiné n'est appliqué.
Article 7ter, premier paragraphe (redevance d'infrastructure pour les poids lourds)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7ter, paragraphe 2 (redevance d'infrastructure pour les véhicules utilitaires lourds)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7quater, premier paragraphe (redevance pour coûts externes)	Ne nécessite pas de transposition	La région applique déjà une redevance pour les coûts externes liés à la pollution atmosphérique.
Article 7quater, paragraphe 2 (fixation du taux de la redevance pour coûts externes par l'État membre ou l'autorité désignée)	Ne nécessite pas de transposition	La région applique déjà une redevance pour les coûts externes liés à la pollution atmosphérique et fixe son tarif.
Article 7quater, paragraphe 3 (possibilité d'exonération de la redevance pour coûts externes pour les véhicules présentant un intérêt historique)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.

Artikel, lid, of onderdeel richtlijn (EU) 2022/362	Omzettingbepaling	Toelichting
Artikel 7 ^{quater bis} , eerste lid (externekostenheffing voor luchtverontreiniging of geluidshinder houdt rekening met kosten wegensnet waarvoor heffing wordt aangerekend)	Vereist geen omzetting	Het gewest past reeds een externekostenheffing toe voor de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging die werd aangemeld
Artikel 7 ^{quater bis} , tweede lid (externekostenheffing voor luchtverontreiniging zware bedrijfsvoertuigen geldt niet voor voertuigen die aan de strengste euro-emissionormen voldoen vier jaar na invoering)	Vereist geen omzetting	Het gewest past reeds een externekostenheffing toe voor de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging terwijl momenteel geen dergelijke categorie voertuigen voorhanden is
Artikel 7 ^{quater bis} , derde lid (verplichte externekostenheffing wegens luchtverontreiniging vanaf 25 maart 2026)	Vereist geen omzetting	Het gewest past reeds een externekostenheffing toe voor de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging
Artikel 7 ^{quater bis} , vierde lid (mogelijke toepassing van externekostenheffing voor CO ₂ -emissies en luchtverontreiniging indien concessiegelden niet worden gedifferentieerd)	Vereist geen omzetting	Het gewest legt geen (mogelijke toepassing van concessietolgeld op
Artikel 7 ^{quater ter} , eerste lid (mogelijke toepassing van een hogere externekostenheffing voor CO ₂ -emissies dan de voorziene referentiewaarde)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7 ^{quater ter} , tweede lid (mogelijke toepassing van een externekostenheffing voor bussen en touringcars)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7 ^{quater ter} , derde lid (mogelijke combinatie van een externekostenheffing voor CO ₂ -emissies met een infrastructuurheffing gedifferentieerd volgens artikel 7 ^{octies bis})	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7 ^{quater ter} , vierde lid (opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht van de Commissie

Article, paragraphe ou partie directive (UE) 2022/362	Disposition de transposition	Explication
Article 7 ^{quater bis} , premier paragraphe (la redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique ou sonore tient compte des coûts du réseau routier sur lesquels une redevance est perçue)	Ne nécessite pas de transposition	La région applique déjà une redevance pour les coûts externes liés à la pollution atmosphérique, qui a été notifiée.
Article 7 ^{quater bis} , paragraphe 2 (redevance pour pollution atmosphérique sur les véhicules utilitaires lourds non applicable aux véhicules qui satisfont aux normes d'émission en euros les plus strictes quatre ans après leur introduction)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	La région applique déjà une redevance pour les coûts externes liés à la pollution atmosphérique alors qu'aucune catégorie de véhicules de ce type n'est actuellement disponible.
Article 7 ^{quater bis} , paragraphe 3 (redevance pour coûts externes obligatoire pour la pollution atmosphérique à partir du 25 mars 2026)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	La région applique déjà une redevance pour les coûts externes liés à la pollution atmosphérique.
Article 7 ^{quater bis} , paragraphe 4 (application possible d'une redevance pour coûts externes sur les émissions de CO ₂ et la pollution atmosphérique si les péages de concession ne sont pas différenciés)	Ne nécessite pas de transposition	La région n'impose pas de péages de concession.
Article 7 ^{quater ter} , premier paragraphe (application possible d'une redevance pour coûts externes sur les émissions de CO ₂ supérieure à la valeur de référence prévue)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7 ^{quater ter} , paragraphe 2 (application éventuelle d'une redevance pour coûts externes sur les autobus et les autocars)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7 ^{quater ter} , paragraphe 3 (possibilité de combiner une redevance pour coûts externes sur les émissions de CO ₂ avec une redevance d'infrastructure différenciée conformément à l'article 7 ^{octies})	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7 ^{quater ter} , paragraphe 4 (mission de la Commission)	Ne nécessite pas de transposition	Mission de la Commission

Artikel, lid, of onderdeel richtlijn (EU) 2022/362	Omzettingbepaling	Toelichting
Artikel 7quinquies (wetgevingsopdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Oprichting van de Commissie
Artikel 7quinquies bis, eerste lid (mogelijke invoering van een congestieheffing voor alle voertuigen)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7quinquies bis, tweede lid (toepassing objectieve criteria voor de congestieheffing)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7quinquies bis, derde lid (niet discriminerend karakter van de congestieheffing)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7quinquies bis, vierde lid (minimumeisen van de concessieheffing)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7quinquies bis, vijfde lid (monitoring en evaluatie van de congestieheffing door de lidstaten)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7sexies, eerste lid (berekening infrastructuurheffing voor zware bedrijfsvoertuigen)	Vereist geen omzetting	
Artikel 7sexies, tweede lid (maximumtarief infrastructuurheffing bij concessietolgeldden)	Vereist geen omzetting	Het gewest past geen concessietolgeld toe
Artikel 7septies, eerste lid (voorwaarden toeslag congestie en milieuschade op andere heffing)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7septies, tweede lid (mogelijke toeslag bij grensoverschrijdend project)	Vereist geen omzetting	Er is geen grensoverschrijdend project
Artikel 7septies, derde lid (mogelijktoeslag in infrastructuurheffingen die volgens artikel 7octies, octies bis of octies ter worden gedifferentieerd)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7septies, vierde lid (opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Oprichting van de Commissie

Article, paragraphe ou partie directive (UE) 2022/362	Disposition de transposition	Explication
Article 7quinquies (mission législatif de la Commission)	Ne nécessite pas de transposition	Mission législatif de la Commission
Article 7quinquies bis, premier paragraphe (introduction éventuelle d'une redevance de congestion pour tous les véhicules)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7quinquies bis, paragraphe 2 (application de critères objectifs pour la redevance de congestion)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7quinquies bis, paragraphe 3 (caractère non discriminatoire de la redevance de congestion)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7quinquies bis, paragraphe 4 (exigences minimales de la redevance de congestion)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7quinquies, paragraphe 5 (suivi et évaluation de la redevance de congestion par les États membres)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7sexies, premier paragraphe (calcul de la redevance d'infrastructure pour les poids lourds)	Ne nécessite pas de transposition	
Article 7sexies, paragraphe 2 (redevance d'infrastructure maximale pour les péages de concession)	Ne nécessite pas de transposition	La région n'applique pas de péages de concession
Article 7septies, premier paragraphe (conditions d'imputation de la congestion et des dommages environnementaux sur d'autres redevances)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article 7septies, paragraphe 2 (majoration possible en cas de projet transfrontalier)	Ne nécessite pas de transposition	Il n'y a pas de projet transfrontalier.
Article 7septies, paragraphe 3 (majoration possible des redevances d'infrastructure différenciées conformément à l'article 7octies, 7octies bis ou 7octies ter)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée
Article 7septies, paragraphe 4 (mission de la Commission)	Ne nécessite pas de transposition	Mission de la Commission

Artikel, lid, of onderdeel richtlijn (EU) 2022/362	Omzettingbepaling	Toelichting
Artikel 7septies, vijfde lid (geen toeslag op trajecten met congestieheffing)	Vereist geen omzetting	Mogelijkheid waarvan geen gebruik wordt gemaakt
Artikel 7octies, eerste lid (differentiatie infrastructuurheffing wegens congestie, infrastructuurschade, optimalisatieinfrastructuur of verkeersveiligheid)	Vereist geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is
Artikel 7octies, tweede lid (differentiatie infrastructuurheffing en gebruiksrechten op basis van CO ₂ -emissies, van zodra differentiatie op basis van euro-emissieklasse wordt stopgezet)	Vereist geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is
Artikel 7octies, derde lid (differentiatie beoogt niet extra inkomsten)	Vereist geen omzetting	
Artikel 7octies bis, eerste lid (regels differentiatie infrastructuurheffing en gebruiksrechten op basis van CO ₂ -emissieklassen)	Vereist geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7 achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is
Artikel 7octies bis, tweede lid (de vaststelling van de CO ₂ -emissieklassen)	Vereist geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is
Artikel 7octies bis, derde lid (de toegelaten verlaagde heffingen volgens de CO ₂ -emissieklassen van de voertuigen)	Vereist geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is.
Artikel 7octies bis, vierde lid (de differentiatie mag geen extra inkomsten beogen)	Vereist geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is

Article, paragraphe ou partie directive (UE) 2022/362	Disposition de transposition	Explication
Article 7septies, paragraphe 5 (pas de majoration sur les tronçons soumis à des redevances de congestion)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée
Article 7octies, premier paragraphe (différenciation de la redevance d'infrastructure en fonction de la congestion, les dommages causés aux infrastructures, l'optimisation des infrastructures ou la sécurité routière)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	La région utilise l'exception prévue à l'article 7, paragraphe 8, de sorte que cette disposition ne s'applique pas pour l'instant.
Article 7octies, paragraphe 2 (différenciation de la redevance d'infrastructure et du droit d'usage en fonction des émissions de CO ₂ , une fois que la différenciation en fonction de la classe d'émission euro est supprimée)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	La région utilise l'exception prévue à l'article 7, paragraphe 8, de sorte que cette disposition ne s'applique pas pour l'instant.
Article 7octies, paragraphe 3 (différenciation ne visant pas à obtenir des recettes supplémentaires)	Ne nécessite pas de transposition	
Article 7octies bis, premier paragraphe (règles relatives à la différenciation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage sur la base des classes d'émission de CO ₂)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	La région utilise l'exception prévue à l'article 7, paragraphe 8, de sorte que cette disposition ne s'applique pas pour l'instant.
Article 7octies bis, paragraphe 2 (détermination des classes d'émission de CO ₂)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	La région utilise l'exception prévue à l'article 7, paragraphe 8, de sorte que cette disposition ne s'applique pas pour l'instant.
Article 7octies bis, paragraphe 3 (réduction autorisée des redevances en fonction des classes d'émission de CO ₂ des véhicules)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	La région utilise l'exception prévue à l'article 7, paragraphe 8, de sorte que cette disposition ne s'applique pas pour l'instant.
Article 7octies bis, paragraphe 4 (la différenciation ne doit pas viser à obtenir des recettes supplémentaires)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	La région utilise l'exception prévue à l'article 7, paragraphe 8, de sorte que cette disposition ne s'applique pas pour l'instant.

Artikel, lid, of onderdeel richtlijn (EU) 2022/362	Omzettingbepaling	Toelichting
Artikel <i>Tocties bis</i> , vijfde lid (geen verplichte differentiatie op basis van CO ₂ -emissies indien een externekostenheffing op basis van CO ₂ -emissies wordt toegepast)	Vereist geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is
Artikel <i>Tocties bis</i> , zesde lid (mogelijke verlaagde tarieven voor voertuigen zonder CO ₂ -emissies op bepaalde trajecten)	Vereist geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is
Artikel <i>Tocties bis</i> , zevende lid (vaststelling uitvoeringshandelingen door de Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht aan de Commissie
Artikel <i>Tocties bis</i> , achtste lid (opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht aan de Commissie
Artikel <i>Tocties bis</i> , negende lid (opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht aan de Commissie
Artikel <i>Tocties bis</i> , tiende lid (opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Opdracht aan de Commissie
Artikel <i>Tocties bis</i> , elfde lid (geen verplichte toepassing van differentiatieheffingen op basis van CO ₂ -emissies indien andere maatregel van toepassing is)	Vereist momenteel geen omzetting	Er is momenteel nog geen sprake van een andere maatregel
Artikel <i>Tocties ter</i> , eerste lid (differentiatietolgeldden en gebruiksrechten op basis van CO ₂ -emissies van lichte voertuigen)	Vereist momenteel geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is
Artikel <i>Tocties ter</i> , tweede lid (differentiatietolgeldden en gebruiksrechten voor bestelwagens en minibussen op basis van milieuprestatie vanaf 1 januari 2026, voor zover technisch werkbaar)	Vereist momenteel geen omzetting	Het gewest maakt gebruik van de uitzondering van artikel 7, achtste lid zodat deze bepaling voorlopig niet van toepassing is

Article, paragraphe ou partie directive (UE) 2022/362	Disposition de transposition	Explication
Article <i>Tocties bis</i> , paragraphe 5 (pas de différenciation obligatoire fondée sur les émissions de CO ₂ si une redevance pour coûts externes fondée sur les émissions de CO ₂ est appliquée)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	La région utilise l'exception prévue à l'article 7, paragraphe 8, de sorte que cette disposition ne s'applique pas pour l'instant.
Article <i>Tocties bis</i> , paragraphe 6 (possibilité de taux réduits pour les véhicules sans émissions de CO ₂ sur certains itinéraires)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	La région utilise l'exception prévue à l'article 7, paragraphe 8, de sorte que cette disposition ne s'applique pas pour l'instant.
Article <i>Tocties bis</i> , paragraphe 7 (adoption d'actes d'exécution par la Commission)	Ne nécessite pas de transposition	Mission de la Commission
Article <i>Tocties bis</i> , paragraphe 8 (attribution de missions à la Commission)	Ne nécessite pas de transposition	Mission de la Commission
Article <i>Tocties bis</i> , paragraphe 9 (mission de la Commission)	Ne nécessite pas de transposition	Mission de la Commission
Article <i>Tocties bis</i> , paragraphe 10 (mission de la Commission)	Ne nécessite pas de transposition	Mission de la Commission
Article <i>Tocties bis</i> , paragraphe 11 (pas d'application obligatoire de la différenciation des redevances fondée sur les émissions de CO ₂ si une autre mesure est applicable)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	Aucune autre mesure n'est actuellement en place
Article <i>Tocties ter</i> , premier paragraphe (différenciation des péages et des droits d'usage en fonction des émissions de CO ₂ des véhicules légers)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	La région utilise l'exception prévue à l'article 7, paragraphe 8, de sorte que cette disposition ne s'applique pas pour l'instant.
Article <i>Tocties ter</i> , paragraphe 2 (différenciation des péages et des droits d'usage pour les camionnettes et les minibus en fonction de la performance environnementale à partir du 1 ^{er} janvier 2026, lorsque cela est techniquement possible)	Ne nécessite pas de transposition à l'instant	La région utilise l'exception prévue à l'article 7, paragraphe 8, de sorte que cette disposition ne s'applique pas pour l'instant.

Artikel, lid, of onderdeel richtlijn (EU) 2022/362	Omzettingbepaling	Toelichting
Artikel <i>Tocties ter</i> , derde lid (mogelijkheid om rekening te houden met verbeterde milieuprestaties wegens rijden met alternatieve brandstoffen)	Vereist geen omzetting	Van deze mogelijkheid wordt geen gebruik gemaakt
Artikel <i>Tocties ter</i> , vierde lid (mogelijke maatregelen voor voertuigen van historisch belang)	Vereist geen omzetting	Van deze mogelijkheid wordt geen gebruik gemaakt
Artikel <i>Tocties ter</i> , vijfde lid (de differentiaties beogen geen extra inkomsten)	Vereist geen omzetting	Niet van toepassing
Artikel <i>7nonies</i> , eerste lid, (kennisgevingsplicht nieuwe tolregeling)	Vereist geen omzetting	Tolregeling is toepasselijk sinds 2016; kennisgevingsplicht geldt enkel bij invoering nieuwe tolregeling
Artikel <i>7nonies</i> , eerste lid <i>bis</i> , (inhoud kennisgeving nieuwe tolregeling)	Vereist geen omzetting	Is niet van toepassing
Artikel <i>7nonies</i> , derde lid (kennisgevingsplicht nieuwe of ingrijpend gewijzigde tolregeling met externekostenheffing of congestieheffing)	Vereist geen omzetting	Is niet van toepassing
Artikel <i>7decies</i> , tweede lid (kortingen of verlaging van de heffingen)	Vereist geen omzetting	Van deze mogelijkheid wordt geen gebruik gemaakt
Artikel <i>7decies</i> , tweede lid <i>bis</i> (kortingen of verlagingen voor frequente gebruikers)	Vereist geen omzetting	Van deze mogelijkheid wordt geen gebruik gemaakt
Artikel <i>7decies</i> , derde lid (mogelijkheid andere differentiatie voor grote projecten)	Vereist geen omzetting	Van deze mogelijkheid wordt geen gebruik gemaakt
Artikel <i>7undecies</i> , eerste lid (vrije verkeer zo min mogelijk beperken)	Vereist geen omzetting	De door het gewest ingevoerde tolregeling voldoet reeds aan de gestelde voorwaarden

Article, paragraphe ou partie directive (UE) 2022/362	Disposition de transposition	Explication
Article <i>7octies ter</i> , paragraphe 3 (possibilité de prendre en compte l'amélioration des performances environnementales due à l'utilisation de carburants alternatifs)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article <i>7octies ter</i> , paragraphe 4 (mesures possibles pour les véhicules d'intérêt historique)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article <i>7octies ter</i> , paragraphe 5 (les différenciations ne sont pas destinées à générer des recettes supplémentaires)	Ne nécessite pas de transposition	Ne s'applique pas.
Article <i>7nonies</i> , premier paragraphe (obligation de notifier les nouveaux systèmes de péage)	Ne nécessite pas de transposition	Le système de péage est applicable depuis 2016; l'obligation de notification ne s'applique qu'en cas d'introduction d'un nouveau système de péage.
Article <i>7nonies</i> , paragraphe 1 <i>bis</i> (contenu de la notification des nouveaux systèmes de péage)	Ne nécessite pas de transposition	Ne s'applique pas
Article <i>7nonies</i> , paragraphe 3 (obligation de notifier un nouveau système de péage ou un système de péage substantiellement modifié comportant une redevance pour coûts externes ou une redevance de congestion)	Ne nécessite pas de transposition	Ne s'applique pas
Article <i>7decies</i> , paragraphe 2 (abattements ou réductions des redevances)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article <i>7decies</i> , paragraphe 2 <i>bis</i> (abattements ou réductions pour les usagers fréquents)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article <i>7decies</i> , paragraphe 3 (possibilité d'une autre différenciation pour les grands projets)	Ne nécessite pas de transposition	Cette option n'est pas utilisée.
Article <i>7undecies</i> , premier paragraphe (entraver le moins possible la libre circulation)	Ne nécessite pas de transposition	Le système de péage mis en place par la région répond déjà aux conditions fixées.

Artikel, lid, of onderdeel richtlijn (EU) 2022/362	Omzettingbepaling	Toelichting
Artikel 7undecies, tweede lid <i>bis</i> (hoogste tarief bij ontbreken voertuig-documenten)	De eerste alinea vereist geen omzetting	De eerste alinea is reeds van toepassing
(weggebruikers moeten hun emissieklasse elektronisch kunnen doorgeven)	Er werd een paragraaf 2/1 toegevoegd aan artikel 12	De verplichting opgelegd door de tweede alinea werd toegevoegd aan artikel 12
(mogelijkheid om de weggebruikers toe te laten achteraf bewijs van emissieklasse door te geven)	De derde alinea vereist geen omzetting	Van de mogelijkheid geboden door de derde alinea wordt geen gebruik gemaakt
Artikel 7undecies, derde lid (vermeldingen op het ontvangstbewijs)	Vereist geen omzetting	Dit is al in de bestaande toelichting voorzien
Artikel 7undecies, vierde lid (toepassing EETS-systeem om het vrije verkeer zo min mogelijk te belemmeren, als economisch haalbaar)	Vereist geen omzetting	De bestaande toelichting is als EETS-systeem opgebouwd
Artikel 7duodecies (mogelijkheid om adequate compensatie te verschaffen)	Vereist geen omzetting	Er wordt geen gebruik gemaakt van de mogelijke compensatie
Artikel 8, tweede lid (gemeenschappelijk geheven gebruikersrechten)	Vereist geen omzetting	In het toelichting gebied van de kilometerheffing worden geen gemeenschappelijke gebruikersrechten geheven
Artikel 8, derde lid (uitstel toepassing bepaalde verplichtingen bij gemeenschappelijk systeem gebruikersrechten)	Vereist geen omzetting	In het toelichting gebied van de kilometerheffing worden geen gebruikersrechten geheven
Artikel 9, eerste lid <i>bis</i> (mogelijke andere heffingen)	Vereist geen omzetting	De bedoelde heffingen worden niet toegepast in de bestaande toelichting
Artikel 9quater, derde lid (artikel 5 verordening 182/2011)	Vereist geen omzetting	Geldt voor de bepalingen met een opdracht voor de Commissie
Artikel 9quinquies (bevoegdheid Commissie)	Vereist geen omzetting	Bevoegdheid van de Commissie
Artikel 9sexies (bevoegdheden en opdracht Commissie)	Vereist geen omzetting	Bevoegdheid en opdracht aan de Commissie

Article, paragraphe ou partie directive (UE) 2022/362	Disposition de transposition	Explication
Article 7undecies, paragraphe 2bis Premier alinéa (taux le plus élevé en l'absence de documents du véhicule)	Le premier alinéa paragraphe ne nécessite pas de transposition	Le premier alinéa est déjà d'application.
Deuxième alinéa (les usagers de la route devraient pouvoir transmettre leur classe d'émission par voie électronique)	Un alinéa 2/1 a été ajouté à l'article 12	L'obligation imposée par le deuxième alinéa a été ajoutée à l'article 12.
Troisième alinéa (possibilité de permettre aux usagers de la route de fournir la preuve de la classe d'émission <i>a posteriori</i>)	Le troisième alinéa ne nécessite pas de transposition	La possibilité offerte par le troisième alinéa n'est pas utilisée
Article 7undecies, paragraphe 3 (mentions dans le récépissé)	Ne nécessite pas de transposition	C'est déjà prévu dans la réglementation existante en matière de péage.
Article 7undecies, paragraphe 4 (l'application du système SET doit entraver le moins possible la libre circulation dans la mesure où elle est économiquement viable)	Ne nécessite pas de transposition	Le système de péage existant est structuré comme un système SET
Article 7duodecies (possibilité de fournir une compensation adéquate)	Ne nécessite pas de transposition	Il n'est pas fait usage de l'éventuelle compensation
Article 8 paragraphe 2 (droits d'usage perçus conjointement)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun droit d'usage (commun) n'est perçu dans le secteur à péage du prélèvement kilométrique.
Article 8, paragraphe 3 (report de l'application de certaines obligations en vertu du système commun de droits d'usage)	Ne nécessite pas de transposition	Aucun droit d'usage n'est perçu dans le secteur à péage du prélèvement kilométrique.
Article 9, paragraphe 1bis (autres redevances éventuelles)	Ne nécessite pas de transposition	Ces redevances ne sont pas appliquées dans les secteurs à péage existants.
Article 9quater, paragraphe 3 (article 5 du règlement 182/2011)	Ne nécessite pas de transposition	S'applique aux dispositions donnant mandat à la Commission
Article 9quinquies (compétence de la Commission)	Ne nécessite pas de transposition	Compétence de la Commission
Article 9sexies (pouvoirs et attributions de la Commission)	Ne nécessite pas de transposition	Compétence et mission de la Commission

Artikel, lid, of onderdeel richtlijn (EU) 2022/362	Omzettingbepaling	Toelichting
Artikel 10 <i>bis</i> (indexatie)	Vereist geen omzetting	-
Artikel 11 (verslag)	Vereist geen omzetting	Betreft opdracht van de lidstaten om verslag te maken
Article 2 van de richtlijn (EU) 2022/362 Wijzigingen van de richtlijn 1999/37/EG	Vereist geen omzetting	Wordt in uitvoeringsregeling uitgewerkt
Article 3 van de richtlijn (EU) 2022/362 Wijziging van de richtlijn (EU) 2019/520	Vereist geen omzetting in de regionale regelgeving	Betreft de uitwisseling van gegevens in het kader van geautomatiseerde zoekopdrachten tussen nationale contactpunten die onder de federale bevoegdheid vallen
Article 4 van de richtlijn (EU) 2022/362 Omzetting	Vereist geen omzetting	-
Artikel 5 van Richtlijn (EU) 2022/362 Inwerkingtreding	Vereist geen omzetting	-
Artikel 6 van Richtlijn (EU) 2022/362 Adressaten	Vereist geen omzetting	-

Article, paragraphe ou partie directive (UE) 2022/362	Disposition de transposition	Explication
Article 10 <i>bis</i> (indexation)	Ne nécessite pas de transposition	-
Article 11 (rapport)	Ne nécessite pas de transposition	Mission des États membres pour l'élaboration d'un rapport
Article 2 de la directive (UE) 2022/362 Modification de la directive 1999/37/CE	Ne nécessite pas de transposition	À développer dans les règlements d'application
Article 3 de la directive (UE) 2022/362 Modification de la directive (UE) 2019/520	Ne nécessite pas de transposition dans la législation régionale	Couvre l'échange de données dans le cadre de recherches automatisées entre les points de contact nationaux relevant de la compétence fédérale
Article 4 de la directive (UE) 2022/362 Transposition	Ne nécessite pas de transposition	-
Article 5 de la directive (UE) 2022/362 Entrée en vigueur	Ne nécessite pas de transposition	-
Article 6 de la directive (UE) 2022/362 Destinataires	Ne nécessite pas de transposition	-