

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	AVANT-PROJET D'ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE DU 29 JUILLET 2015 INTRODUISANT UN PRELEVEMENT KILOMETRIQUE EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE SUR LES POIDS LOURDS PREVUS OU UTILISES POUR LE TRANSPORT PAR ROUTE DE MARCHANDISES, EN REMPLACEMENT DE L'EUROVIGNETTE
De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
Op de voordracht van de Minister van Financiën en Begroting,	Sur la proposition du Ministre des Finances et du Budget,
Na beraadslaging,	Après délibération,
BESLUIT:	ARRÊTE :
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:	Le Ministre des Finances est chargé de soumettre au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont le texte suit :
Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen	Chapitre 1^{er}. Dispositions générales
Artikel 1. Aangelegenheid	Article 1^{er}. Matière réglée
Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.	La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.
Art. 2. Voorwerp	Art. 2. Objet
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	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

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.	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	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
Art. 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".	Art. 3. A 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».
Art. 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;"	Art. 4. A 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 1er 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 ou 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) de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt: “2° dienstaanbieder: 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 “distaanbieder naar zijn keuze of de hoofddistaanbieder”; 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 distaanbieder of de hoofddistaanbieder;”; 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 “distaanbieder en de hoofddistaanbieder” ;	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 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» ;
---	---

- 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 dienstverleners 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";	- 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) 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-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 word 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 werktuigvoertuigen, alsook het vervoer van elk goed door die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuigvoertuigen, wanneer zij worden gebruikt op een niet-geconcedeerde weg;".	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.».
Art. 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".	Art. 5. A 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».
Art. 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%.	Art. 6. A 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%.

Art. 7. In artikel 9 van dezelfde ordonnantie wordt het derde lid opgeheven.	Art. 7. A l'article 9 de la même ordonnance, le troisième alinéa est abrogé.
Art. 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.”.	Art. 8. A 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.».
Art. 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 kentekennummer”; c) in de Franse tekst worden in het eerste lid de woorden “du numéro d'immatriculation” vervangen door de woorden “le numéro d'immatriculation”	Art. 9. A 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

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”; 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	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, 1° et 2° les mots «de houder van het voertuig » sont à chaque fois remplacés par les mots «de gebruiker» ; 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
--	---

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 dienaarbieder of de hoofddienstaanbieder" ; h) het tweede lid, wordt vervangen als volgt: "De dienaarbieder 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 dienaarbieder 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. "	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 dienaarbieder 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.».
---	---

Art. 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". 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°, 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"; d) in het derde lid, worden de woorden "de dienstverlener geeft" vervangen door de woorden "de dienaarbieder en de hoofddienstaanbieder geven".	Art. 10. A l'article 13 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées : 1° aux paragraphes 1er, 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'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) 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».
Art. 11. In artikel 18 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht:	Art. 11. A l'article 18 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées :

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 dienaarbieder en de hoofddienaarbieder"; 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 dienaarbieder en de hoofddienaarbieder reiken".	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».
Art. 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 dienaarbieder en de hoofddienaarbieder". 2° in het tweede lid worden de woorden "de dienstverlener" vervangen door de woorden "de dienaarbieder en de hoofddienaarbieder".	Art. 12. A 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».
Art. 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 dienaarbieder en de hoofddienaarbieder"; 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".	Art. 13. A 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».
Art. 14. In artikel 26 van dezelfde ordonnantie, worden de volgende wijzigingen aangebracht:	Art. 14. A l'article 26 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées :

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 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.	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 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.
Art. 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”;	Art. 15. A 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° in paragraaf 3 worden de volgende wijzigingen aangebracht: a) het woord “kan” wordt vervangen door het woord “vermindert”, b) het woord “verminderen” wordt opgeheven.	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 ».
Art. 16. In het opschrift van Hoofdstuk IV, worden de woorden “de dienstverlener” vervangen door de woorden “de dienstaanbieder en de hoofddienstaanbieder”.	Art. 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».
Art. 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;	Art. 17. A 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 Etat membre de l'Espace économique européen ; 2° avoir passé avec succès la procédure d'agrément ;

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.”.	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.».
Art. 18. In artikel 35 van dezelfde ordonnantie worden de woorden “single service provider” vervangen door het woord “hoofddienstaanbieder”.	Art. 18. A l’article 35 de la même ordonnance, les mots «single service provider» sont remplacés par les mots «prestataire de services principal».
Art. 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 “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 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.”;	Art. 19. A 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 «verstreckt» 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° 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 dienaarstaandbieder en de hoofddienstaandbieder”; 8° in paragraaf 1, tweede lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht: a) de woorden “de dienstverlener” worden vervangen door de woorden “de dienaarstaandbieder en de hoofddienstaandbieder”; 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 dienaarstaandbieder en de hoofddienstaandbieder” ; 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.	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) 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».
Art. 20. Artikel 37 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door wat volgt:	Art. 20. L’article 37 de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

“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.”.	«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.».
Art. 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.”.	Art. 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.».
Hoofdstuk 4. Slotbepalingen	Chapitre 4. Dispositions finales
Art. 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.	Art. 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.
Art. 23. Inwerkingtreding Deze ordonnantie treedt in werking op 1 juli 2024.	Art. 23. Entrée en vigueur La présente ordonnance entre en vigueur le 1 ^{er} juillet 2024.
Brussel,	Bruxelles, le
Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
De Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
Rudi VERVOORT	
De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid,	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 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

Samenvatting

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.

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

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.

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE DU 29 JUILLET 2015 INTRODUISANT UN PRELEVEMENT KILOMETRIQUE EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE SUR LES POIDS LOURDS PRÉVUS OU UTILISÉS POUR LE TRANSPORT PAR ROUTE DE MARCHANDISES, EN REMPLACEMENT DE L'EUROVIGNETTE

Résumé

Ce 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.

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

EXPOSE DES MOTIFS

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.

Het ontwerp bevat ook de gedeeltelijke omzetting 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.

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 kilometerheffing 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

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.

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

La directive 2019/520 a abrogé la directive 52/2004 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 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

kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. De 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 regelingen 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 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 van de bestaande ordonnantie.	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 92bis, § 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'Etat 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 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.
--	--

De richtlijn voert immers een aantal wijzigingen door, zoals de uitbreiding van het toepassingsgebied en de voorkeur voor tolgeden boven gebruiksrechten, die voor kilometerheffing (die enkel tolgeden oplegt aan zwaar vrachtvervoer) niet van belang zijn. De verplichte differentiatie van de tolgeden 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 weginfrastructuur.

De vermelde 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^o en 6, §1, X, 2^obis 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 waterwegenis, 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 n^o30/2017 van 23 februari 2017 en van de richtlijn 2019/520/UE.

b) Voorafgaande coördinatie tussen de gewesten

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

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^o et 6, § 1^{er}, X, 2^obis 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^o30/2017 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 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. Aanpassingen door voorontwerp van ordonnantie	D. Modifications par l'avant-projet d'ordonnance
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.	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.
Toelichting bij de artikelen	Commentaires des articles
Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen	Chapitre 1er. Dispositions générales
Artikelen 1 en 2	Articles 1er et 2
Deze ordonnantie regelt een gewestaangelegenheid.	L'ordonnance commentée règle une matière régionale.
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.	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.
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	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
Artikel 3	Article 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".	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	Article 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 heeft geen bijkomende uitleg.	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.
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	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

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 dienst aanbieder, 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 dienstaanbieders een 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; vervangen door een definitie van emissievrije voertuigen (zie art. 3, 23°).

Verder wordt aan de bestaande definities een definitie over het vervoer 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 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

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 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 que le "transport 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

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 art. 3, 8°-11° en 16°-22° van de bestaande ordonnantie behouden. Dit leidt tot de volgende lijst van definities:	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° 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 voortvloeiend 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 gefactureerde inningskosten op eerste verzoek	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 demande, le prélèvement kilométrique et, le cas échéant, les frais de

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 92bis, § 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 en die, onder zijn verantwoordelijkheid de vaste en mobiele handhavingsapparatuur ter beschikking stelt aan de met de handhaving van de kilometerheffing belaste gewesten; 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 92bis, § 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	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 92bis, § 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, et qui, sous sa responsabilité, met à disposition des régions chargées du contrôle du prélèvement kilométrique, les équipements de contrôle fixes et mobiles ; 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 92bis, § 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
---	--

van goederen en waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt; 18° weg: de landwegenis en haar aanhorigheden; 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 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.	poids total en charge autorisé est de plus de 3,5 tonnes ; 18° route : les routes et leurs dépendances ; 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 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.
Artikel 5. Deze bepaling behoeft geen verdere toelichting.	Article 5. Cet article n'appelle aucun commentaire.
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%.	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%.

Artikel 7. Dit artikel stelt dat de bepaling in artikel 9 dat bepaalt dat de elektrische voertuigen worden beschouwd als behorend tot de EURO-emissieklasse EURO VI, wordt weggelaten, gelet op de begunstiging bij afzonderlijke ordonnantie van de emissievrije voertuigen om het gebruik ervan verder te bevorderen en bij te dragen tot de klimaat- en energiedoelstellingen van de Unie voor 2030, in afwachting van de invoering van de CO2-heffingen.	Article 7. Cet article prévoit que, à l'article 9 de l'ordonnance du 29 juillet 2015, la disposition prévoyant que les véhicules électriques sont considérés comme appartenant à la classe d'émission EURO VI est abrogée, compte tenu du régime préférentiel introduit par ordonnance distincte au profit des véhicules à émission nulle afin de promouvoir d'avantage leurs utilisation et de contribuer aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie pour 2030, en attendant l'introduction de péages basés sur le CO2.
Artikel 8. 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 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.	Article 8. 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 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.
Artikel 9. Dit artikel vervangt in artikel 12 van de ordonnantie van 29 juli 2015, de bewoordingen dienstverlener door dienstaanbieder en hoofddienstaanbieder 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 <i>7undecies 2bis</i> 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 dienstaanbieders en hoofddienstaanbieder uitdrukkelijk een aantal bijkomende verplichtingen opgelegd. Door paragraaf <i>2bis</i> worden zij verplicht om de juistheid van de door de houder van het voertuig	Article 9. 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 <i>7undecies 2bis</i> 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 <i>2bis</i>, ils sont tenus de vérifier l'exactitude des documents du véhicule présentés

voorgelegde voertuigdocumenten te controleren, alsook de elektronisch meegedeelde emissieklasse. Volgens het tweede lid van paragraaf 2, 5°, worden de dienst aanbieder en de hoofddienst 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 boordapparatuur 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.	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 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.
Artikel 10. 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.	Article 10. 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.
Artikelen 11 tot en met 13. 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.	Articles 11 à 13. 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.
Artikel 14. 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 meegedeeld. Het voorziet onder meer in de verplichting om het bedrag van de boete, de	Article 14. 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

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.	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.
Artikel 15. Dit artikel houdt rekening met de bezwaren van houders van voertuigen dat inbreuken van categorie C vaak worden gepleegd ingevolge een vergetelheid of onachtzaamheid, eerder dan met enige vorm van intentie om een inbreuk te plegen en wijzigt bijgevolg artikel 29 § 3 van de ordonnantie van 29 juli 2015, door te voorzien in een automatische vermindering van de administratieve geldboete door het bevoegde personeelslid tot 250 euro voor de eerst begane overtreding van categorie C in een kalenderjaar. Er wordt per kalenderjaar slechts één vermindering toegestaan voor alle inbreuken van categorie C.	Article 15. Cet article tient compte des préoccupations exprimées par les détenteurs, selon lesquelles les infractions de catégories C sont souvent commises par oubli ou inattention, plutôt qu'avec une quelconque intention de commettre une infraction, et modifie par conséquent l'article 29 paragraphe 3 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 en prévoyant une réduction automatique de l'amende administrative par le membre du personnel compétent à 250 euros pour la première infraction de la catégorie C commise au cours d'une année calendrier. Une seule réduction sera autorisée par année civile pour toutes les infractions de la catégorie C.
Artikel 16. 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 hoofddienaarbieder toe.	Article 16. Cet article ajoute dans le titre du chapitre IV de l'ordonnance du 29 juillet 2015, les mots prestataire de services principal.
Artikel 17 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 "tolgebiedsverklaring" door "tolgebiedsverklaring" en anderzijds worden de woorden "toelating verschaffen" (aan de dienaarbieders) 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.	Article 17. 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», «tolgebiedsverklaring» 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.
Artikel 18. Dit artikel vervangt in artikel 35 van de ordonnantie van 29 juli 2015 de woorden "single service provider" door "hoofddienaarbieder".	Article 18. 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».

Artikel 19. 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.	Article 19. 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.
Artikel 20. Dit artikel voegt aan artikel 37 van de ordonnantie van 29 juli 2015 de precisering toe dat de dienst aanbieder en de hoofddienst aanbieder verplicht zijn (zoals momenteel in het kader van de kilometerheffing in feite al het geval 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.	Article 20. 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 kilométrique) 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.
Artikel 21. 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.	Article 21. 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.
Hoofdstuk 4. Slotbepalingen	Chapitre 4. Dispositions finales
Artikel 22. Dit artikel voorziet in de opheffing van de artikelen 3, 4° en 26 lid 2 van de ordonnantie van 29 juli 2015.	Article 22. Cet article prévoit l'abrogation des articles 3, 4° et 26, alinéa, 2 de l'ordonnance du 29 juillet 2015

Artikel 23.	Article 23.
Dit artikel bepaalt het tijdstip van inwerkingtreding van de ordonantie.	Cet article fixe la date l'entrée en vigueur de l'ordonnance.

Sven GATZ