



CONSEIL D'ÉTAT

section de législation

avis 77.662/4
du 19 mai 2025

sur

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

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

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

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

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

*

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

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

DISPOSITIF

Article 1^{er}

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

Il convient dès lors de compléter l'article 1^{er} pour y indiquer que le décret à l'examen transpose partiellement cette directive¹.

Article 3

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

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

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

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

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

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

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

« La notion de 'déclaration de secteur de SET' a une portée plus générale dans le décret du 16 juin 2022, puisqu'elle s'applique à tous les systèmes européens de télépéage et prestations de services de télépéage fournies dans un ou plusieurs secteurs du SET situés dans les États membres de l'Union européenne, qu'il s'agisse du système lié au prélèvement kilométrique pour poids lourds actuellement mis en œuvre en Wallonie, ou d'autres systèmes, en ce compris de nouveaux systèmes, qui pourraient être mis en œuvre dans l'Union européenne.

Dans l'avant-projet de décret, la notion de 'déclaration du secteur à péage' vise plus particulièrement la déclaration du secteur à péage concernant le prélèvement kilométrique pour poids lourds qui est actuellement mis en œuvre en Région wallonne.

Aucune des deux définitions ne prime sur l'autre. Chacune est à lire dans le contexte et en fonction de la portée du décret qui la prévoit ».

Il est pris acte de ces explications.

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

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

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

« Le décret du 16 juin 2022 définit la notion de 'prestataire de services principal' de manière plus générale, s'appliquant à l'ensemble de systèmes européens de télépéage, mis en œuvre dans les États membres de l'Union européenne.

Dans l'avant-projet de décret, la notion de 'prestataire de services principal' vise plus particulièrement le 'single service provider', avec lequel un contrat DBFMO a été conclu en exécution de la convention de marché conjoint conclu le 24 décembre 2014 entre les trois régions et la Sofico, pour la réalisation d'un système de perception d'un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds (véhicules de plus de 3,5 tonnes) circulant sur les réseaux routiers situés sur le territoire des trois régions.

Aucune des deux définitions ne prime sur l'autre. Chacune doit être lue dans le contexte et en fonction de la portée du décret qui la prévoit ».

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

« La notion de 'secteur' a une portée plus générale et est reprise au décret du 16 juin 2022. Elle vise tous les systèmes européens de télépéage, qu'il s'agisse du système lié au prélèvement kilométrique pour poids lourds actuellement mis en œuvre en Wallonie, ou de systèmes en ce compris de nouveaux systèmes mis en œuvre dans l'Union Européenne.

La notion de 'secteur à péage' reprise dans l'avant-projet vise plus particulièrement le secteur à péage concernant le prélèvement kilométrique pour poids lourds actuellement mis en œuvre en Wallonie.

Aucune des deux définitions n'a priorité sur l'autre. Chacune doit être lue dans le contexte et en fonction de la portée du décret la prévoyant ».

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

« Dans le décret du 16 juin 2022, la notion de 'utilisateur du SET' a une portée plus générale, qui s'applique à tous les systèmes européens de télépéage, qu'il s'agisse du système lié au prélèvement kilométrique pour poids lourds actuellement mis en œuvre en Wallonie, ou des systèmes en ce compris des nouveaux systèmes mis en œuvre dans les états membres de l'Union européennes.

La notion de 'utilisateur' repris dans l'avant-projet de décret vise plus particulièrement le secteur à péage concernant le prélèvement kilométrique pour poids lourds actuellement mis en œuvre en Wallonie.

Aucune des deux définitions ne prime sur l'autre. Chacune est à lire dans le contexte et en fonction de la portée du décret qui la prévoit ».

5.4. Il est pris acte de ces explications.

Article 6

À l'article 9, § 6, en projet du décret du 16 juillet 2015, il est inutile de préciser que la liste des véhicules exonérés est tenue et mise à jour « conformément aux règles de la protection des données à caractère personnel en vigueur ». Cette précision sera omise³.

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

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

Article 8

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

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

Il est pris acte de cette explication.

Article 18

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

Article 19

Le 4° sera renuméroté 3°.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Charles-Henri VAN HOVE

Bernard BLERO