

31 janvier 2014

Accord entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92 bis , §1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles

Cet accord a été modifié par l'accord du 24 avril 2015.

Consolidation officieuse

Vu la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée par les Directives 2006/38/CE et 2011/76/UE;

Vu la Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté;

Vu la Décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, notamment l'article 92 *bis* , §1^{er} tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 16 juillet 1993, et l'article 6, §1^{er}, X, 1^o, tel que modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 16 juillet 1993;

Vu le contrat concernant la réalisation d'un marché conjoint au sens de l'article 19 de la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services conclu entre la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-capitale et la SOFICO;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre I^{er} **Dispositions générales**

Art. 1^{er}.

Définitions

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

1° l'accord: le présent accord de coopération;

2° les parties: les parties au présent accord;

3° Viapass: le Partenariat interrégional de droit public institué sous la forme d'une association telle que visée à l'article [18](#) du présent accord;

4° le concessionnaire: la personne morale publique ou privée qui a reçu en concession de la part du gestionnaire de la route, la gestion de celle-ci ou d'une partie de celle-ci;

5° le péage de concession: le prélèvement kilométrique perçu par un concessionnaire de droit public ou privé;

6° la décision du 6 octobre 2009: la Décision 2009/750/CE de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques;

7° le contrat DBFMO: le contrat conclu par Viapass, agissant au nom et pour le compte de la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-capitale et le cas échéant, leurs concessionnaire(s), avec le Single Service Provider, en exécution de la Convention de marché conjoint telle que visée au point 16°;

8° le prestataire de services: toute entité juridique acceptée par un percepteur de péage sur son secteur à péage qui offre aux utilisateurs un service, de facturation, de perception, et de transfert du prélèvement kilométrique aux Régions ou aux concessionnaires désignés par celles-ci, sur la base de données enregistrées par un dispositif d'enregistrement électronique;

9° le dispositif d'enregistrement électronique: l'équipement électronique embarqué destiné à localiser le véhicule dans lequel il se trouve et qui, avec ou sans l'aide d'un appareil électronique à distance, traite des données pour permettre l'enregistrement des kilomètres ou des parties de kilomètres parcourus, ainsi que le calcul du prélèvement kilométrique sur la base des distances parcourus enregistrées;

10° la route concédée: la route ou la partie de la route dont la gestion est donnée en concession par son gestionnaire;

11° le moyen de paiement garanti: moyens de paiement par lesquels le prestataire de services peut percevoir, à première demande, le prélèvement kilométrique et, le cas échéant, les frais de perception facturés au détenteur du véhicule, sans autre autorisation du détenteur du véhicule et sans que celui-ci ne puisse annuler le paiement qui a été effectué avec le moyen de paiement;

12° le Single Service Provider: le prestataire de services avec qui, en exécution du contrat relatif à la réalisation d'un marché conjoint tel que visé au point 16°, un contrat DBFMO est conclu et qui, sous sa responsabilité, met à disposition des Régions chargées du contrôle du système de prélèvement kilométrique les dispositifs de contrôle fixes et mobiles;

13° secteur à péage: une partie du réseau routier, en ce compris des structures comme un tunnel, un pont ou un transbordeur, pour lesquels un percepteur de péage perçoit un prélèvement kilométrique ou pour lequel un prélèvement kilométrique peut être perçu, mais dont le tarif est nul;

14° la déclaration du secteur à péage: déclaration par laquelle un percepteur de péage définit les conditions générales telles que visées à l'article 5, 2° de la décision du 6 octobre 2009 et auxquelles les prestataires de services doivent satisfaire pour recevoir accès au secteur à péage concerné;

15° la Directive péage: la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée par les Directives 2006/38/CE et 2011/76/UE;

16° la convention de marché conjoint: le contrat relatif à la réalisation d'un marché conjoint au sens de l'article 19 de la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services conclu entre la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-capitale et la SOFICO;

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

(18° le véhicule: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés, prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes; – Accord du 24 avril 2014, art. 1^{er}, 1°)

19° la route: les routes et leurs dépendances;

(20° la 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. – Accord du 24 avril 2014, art. 1^{er}, 2°)

Art. 2.

Objet de l'accord

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

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

Chapitre II

L'introduction du prélèvement kilométrique

Art. 3.

Introduction du prélèvement kilométrique

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

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

§2. On entend par prélèvement kilométrique:

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

ou

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

Art. 4.

L'exigibilité du prélèvement kilométrique par le détenteur du véhicule et le dispositif d'enregistrement électronique

§1^{er}. Le prélèvement kilométrique est dû par le détenteur du véhicule par kilomètre ou partie de kilomètre parcouru par le véhicule, au moment où le kilomètre ou la partie de kilomètre est parcouru et enregistré.

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

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

(§3. *Le détenteur du véhicule est la personne, soit:*

1° au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules;

2° au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'équivalent étranger de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules;

3° qui dispose dans les faits du véhicule pour lequel aucune immatriculation n'a été enregistrée auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules ou de son équivalent étranger.

Pour l'application du premier alinéa, il y a lieu d'avoir égard, dans le cas d'un ensemble de véhicules articulés, à l'immatriculation du véhicule à moteur.

En cas de non-paiement par le détenteur du véhicule, celui qui dispose dans les faits du véhicule est solidairement tenu au paiement du prélèvement kilométrique et des amendes administratives, sous réserve de son recours contre le détenteur du véhicule.

Pour l'application du présent paragraphe, le conducteur du véhicule est considéré comme une personne disposant dans les faits du véhicule.

Par dérogation au premier alinéa, 1° et 2°, le détenteur du véhicule peut, si le véhicule est mis, de façon permanente ou habituelle, par location, leasing ou tout autre contrat, à la disposition d'un tiers, convenir avec ce dernier que celui-ci sera considéré comme détenteur du véhicule. Le détenteur originel du véhicule reste solidairement tenu à la bonne exécution des obligations du tiers susmentionné. – Accord du 24 avril 2014, art. 2)

Art. 5.

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

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

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

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

3° dans le cadre de ce contrat, le prestataire de services perçoit, au nom et pour le compte du percepteur de péages, auprès du détenteur du véhicule avec lequel il a conclu un contrat, le prélèvement kilométrique dû en vertu de l'article [4, §1^{er}](#) ;

4° le prestataire de services verse le prélèvement dû en vertu de l'article 4, §1^{er}, au percepteur de péages;

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

(6° par la conclusion du contrat visé au point 1° et aussi longtemps que celui-ci existe et que la suspension de son exécution n'est pas notifiée par le prestataire de services au percepteur de péages, le prélèvement kilométrique afférent au contrat ne peut être recouvré qu'auprès du prestataire de services pour autant que le montant du prélèvement kilométrique dû par détenteur de véhicule puisse être déterminé; – Accord du 24 avril 2014, art. 3, 1°)

(7° l'exécution du contrat visé au point 1° ne peut être suspendue par le prestataire de service que lorsque:

a) le détenteur du véhicule ne satisfait pas à ses obligations de paiement à l'égard du prestataire de services, telles que déterminées par le contrat visé au point 1°;

b) le cas échéant, le détenteur du véhicule, n'a pas mis à disposition de moyen de paiement garanti ou de moyen de paiement garanti suffisant;

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

d) le détenteur du véhicule ou le conducteur du véhicule néglige de signaler un défaut au dispositif d'enregistrement électronique;

e) le détenteur du véhicule ou le conducteur du véhicule ne suit pas les instructions du prestataire de services, en vue du remplacement ou de la réparation du dispositif d'enregistrement électronique défectueux; – Accord du 24 avril 2014, art. 3, 2°)

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

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

(10° chaque Région est, sans préjudice de l'assistance juridique mutuelle convenue dans le présent accord, compétente pour le contrôle du prélèvement kilométrique sur son territoire. Toutefois, si, pour un véhicule déterminé, une infraction a déjà été constatée conformément à la réglementation d'une Région, aucune Région ne peut infliger d'amende administrative pour les infractions commises avec le même véhicule pendant une période de temps ininterrompue de trois heures, qui commence à partir de la constatation de la première infraction, pour autant qu'une amende administrative soit infligée pour cette

infraction. La durée de la période de temps ininterrompue peut être modifiée au moyen d'un accord de coopération d'exécution, tel que visé à l'article 92 bis , 1^{er}, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. – Accord du 24 avril 2014, art. 3, 3^o)

Art. 6.

(Méthodologie de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que péage de concession

§1^{er}. Le tarif du prélèvement kilométrique est établi par décret ou par ordonnance ou en vertu du décret ou de l'ordonnance conformément aux dispositions de la Directive péage.

§2. Le prélèvement kilométrique est établi en appliquant la formule suivante:

$$zTZ \times KZ$$

où:

1° TZ = le tarif, hors T.V.A., applicable dans une zone tarifaire déterminée, pour les kilomètres parcourus, dans un sens bien déterminé, à un moment bien déterminé, exprimé en centimes d'euros par kilomètre;

2° KZ = le nombre de kilomètres parcourus à prendre en compte dans chacune de ces zones tarifaires, qui est déterminé selon la formule suivante:

$$KZ = KM \times (100 \% - Corr)$$

où:

1° KM = le nombre de kilomètres enregistrés dans la zone tarifaire en question où un tarif TZ est d'application à cet instant, pendant un jour calendrier déterminé;

2° Corr = un facteur de correction d'une valeur de 1,5 %, compensant les éventuelles imprécisions de l'enregistrement;

3° Z = les différentes zones tarifaires, définies à l'article 1^{er}, 2^o.

Vu qu'il est possible que le Tarif TZ varie dans le temps et par sens de circulation, KZ sera calculé séparément pour chaque valeur survenue de TZ pendant l'utilisation du segment de route en question.

Suivant le progrès technologique, la valeur du facteur de correction mentionné dans le présent paragraphe, peut être modifiée par un accord de coopération d'exécution, tel que visé à l'article 92 bis , 1^{er}, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

§3. Le tarif TZ exprimé en centimes d'euros par kilomètre:

– est construit sur la base d'une redevance d'infrastructure;

– et est déterminé selon la formule suivante:

$$TZ = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN + d \times ET + e \times EP)$$

où:

1° F = un facteur égal à:

– 1, pour les zones tarifaires qui comprennent les routes ou les segments des routes, pour l'utilisation desquelles un prélèvement kilométrique est dû; et

– 0 pour les autres routes ou segments de route;

2° BT = le tarif de base du prélèvement kilométrique;

3° A = une variable en fonction du type de route:

– autoroutes et rings autoroutiers;

– autres routes Régionales;

4° G = une variable en fonction de la catégorie de poids du véhicule, déterminée selon la masse maximale autorisée:

- masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 12 tonnes;
 - masse maximale autorisée supérieure ou égale à 12 tonnes et inférieure ou égale à 32 tonnes;
 - masse maximale autorisée supérieure à 32 tonnes;
- 5° EN = une variable en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule (classification selon la norme classe Euro);
- 6° ET = une variable en fonction du moment;
- 7° EP = une variable en fonction du lieu;
- 8° a, b, c, d et e = les facteurs qui influent sur le poids de A, G, EN, ET et EP dans le cadre du calcul de TZ.
- §4. Les tarifs sont indexés en fonction de l'indice des prix à la consommation et sont adaptés à l'évolution technologique.
- §5. Chaque Région peut prévoir un tarif dérogatoire pour l'utilisation des autres routes Régionales mentionnées au paragraphe 3, 3°, deuxième tiret, par un véhicule dont la masse maximale autorisée est de plus de 32 tonnes. – Accord du 24 avril 2014, art. 4)

Art. 7.

(Méthodologie de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que taxe

§1^{er}. Le tarif du prélèvement kilométrique est établi conformément aux dispositions de la Directive péage.

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

$$zTZ \times KZ$$

où:

1° TZ = le tarif applicable dans une zone tarifaire déterminée, pour les kilomètres parcourus, dans un sens bien déterminé, à un moment bien déterminé, exprimé en centimes d'euros par kilomètre;

2° KZ = le nombre de kilomètres parcourus à prendre en compte dans chaque zone tarifaire, qui est déterminé selon la formule suivante:

$$KZ = KM \times (100 \% - \text{Corr})$$

où:

1° KM = le nombre de kilomètres enregistrés dans la zone tarifaire en question où un tarif TZ est applicable à cet instant pendant un jour calendrier déterminé;

2° Corr = un facteur de correction d'une valeur de 1,5 %, compensant les éventuelles imprécisions de l'enregistrement;

3° z = les différentes zones tarifaires définies à l'article 1^{er}, 20°;

Vu qu'il est possible que le Tarif TZ varie dans le temps et par sens de circulation, KZ sera calculé séparément pour chaque valeur survenue de TZ pendant l'utilisation du segment de route en question.

Suivant le progrès technologique, la valeur du facteur de correction mentionné dans le présent paragraphe, peut être modifiée par un accord de coopération d'exécution, tel que visé à l'article 92 bis, 1^{er}, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

§3. Le tarif TZ exprimé en centimes d'euros par kilomètre:

– tient compte des frais d'entretien des infrastructures et des coûts externes;

– et est déterminé selon la formule suivante:

$$Tz = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN + d \times ET + e \times EP + f \times EX)$$

où:

1° F = un facteur égal à:

- 1 pour les zones tarifaires qui comprennent les routes ou les segments des routes pour l'utilisation desquelles un prélèvement kilométrique est dû; et
- 0 pour les autres routes ou segments de route;

2° BT = le tarif de base du prélèvement kilométrique;

3° A = une variable en fonction du type de route:

- autoroutes et rings autoroutiers;
- autres routes régionales;
- routes communales;

4° G = une variable en fonction de la catégorie de poids du véhicule, déterminée selon la masse maximale autorisée:

- masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 12 tonnes;
- masse maximale autorisée supérieure ou égale à 12 tonnes et inférieure ou égale à 32 tonnes;
- masse maximale autorisée supérieure à 32 tonnes;

5° EN = une variable en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule (classification selon la norme classe Euro);

6° ET = une variable en fonction du moment;

7° EP = une variable en fonction du lieu;

8° a, b, c, d, e et f = les facteurs qui influent sur le poids de A, G, EN, ET, EP et EX dans le cadre du calcul de TZ ;

9° EX = un supplément dû en fonction des coûts externes causés par le véhicule.

Si aucun coût externe, mentionné au premier alinéa, point 9°, n'est pris en compte, la redevance d'infrastructure doit être différenciée en fonction des caractéristiques environnementales du véhicule, au moyen de EN .

§4. Les tarifs sont indexés sur la base de l'indice des prix à la consommation et sont adaptés à l'évolution technologique.

§5. Chaque Région peut s'écarter du tarif prévu pour l'utilisation des autres routes régionales et pour l'utilisation des routes communales, mentionnées au paragraphe 3, premier alinéa, 3°, deuxième et troisième tirets par un véhicule dont la masse maximale autorisée est de plus de 32 tonnes. – Accord du 24 avril 2014, art. 5)

Art. 8.

Modifications du tarif

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

Art. 9.

Exonérations

§1^{er}. Sont exonérés du prélèvement kilométrique:

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

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

(3° les véhicules de type agricole, horticole ou forestier, qui ne sont utilisés que de manière limitée sur la voie publique en Belgique et qui sont exclusivement utilisés pour l'agriculture, l'horticulture, l'aquaculture et la sylviculture. – Accord du 24 avril 2015, art. 6, 1°)

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

(§3. Le détenteur d'un véhicule mentionné au paragraphe 1^{er} adresse sa demande d'exonération à l'administration compétente de la Région, ou à l'entité désignée par cette Région, où est située l'adresse figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule, tel qu'établi en vertu de la législation belge relative à l'immatriculation des véhicules.

Si le véhicule visé au paragraphe 1^{er} ne dispose pas d'un certificat d'immatriculation, tel que visé au premier alinéa, le détenteur du véhicule adresse sa demande à l'administration compétente de la Région, ou à l'entité désignée par cette Région, où est établi le détenteur du véhicule.

Si le véhicule ne doit pas être immatriculé en Belgique, le détenteur adresse sa demande d'exonération à Viapass. Viapass transmet la demande à l'administration compétente d'une Région ou à l'entité désignée par une Région, qui statue sur la demande.

Chaque administration compétente ou entité désignée par une Région communique immédiatement à Viapass les véhicules qui bénéficient d'exonérations en application de cet article.

Les véhicules exonérés dans une Région sont exonérés de plein droit dans les autres Régions. – Accord du 24 avril 2015, art. 6, 2°)

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

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

Art. (9/1 .

Modification de la taxe de circulation due par des sociétés, des entreprises publiques autonomes ou des ASBL à activités de leasing, pour les véhicules soumis au prélèvement kilométrique.

Sans porter préjudice au tarif minimum européen mentionné à l'annexe I de la Directive péage, chaque Région peut, respectivement par un décret ou une ordonnance, modifier la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, visée à l'article 3, 10° de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, remplacé par la loi spéciale du 13 juillet 2001, s'il est satisfait aux conditions cumulatives suivantes:

1° l'objet imposable est un véhicule tel que visé à l'article 1^{er}, 18°;

2° le redevable est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing;

3° les modifications peuvent seulement prendre effet à partir de l'entrée en vigueur du prélèvement kilométrique déterminée conformément à l'article 3.

Le premier alinéa ne limite en rien les compétences accordées aux Régions par la première phrase du troisième paragraphe de l'article 4 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions. – Accord du 24 avril 2015, art. 7)

Art. 10.

La renonciation à la perception de l'Eurovignette

En vue de mettre fin au droit d'usage commun visé à l'article 3 de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994 entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du grand-duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas, les

Gouvernements des trois Régions demandent simultanément au Roi d'informer par écrit le dépositaire de l'accord, conformément à l'article 17, 2°, de l'accord, que, pour ce qui concerne la Belgique, il est renoncé à la perception de l'Eurovignette.

Art. 11.

(Échange de renseignements et assistance à la perception du prélèvement et des amendes administratives

§1^{er}. Les percepteurs de péages et, le cas échéant, les autorités locales qui sont sous leur tutelle, échangent spontanément les renseignements vraisemblablement pertinents pour appliquer les dispositions du présent Accord, ou pour l'administration ou l'application de la réglementation régionale relative au prélèvement kilométrique et des amendes administratives (y liées), et ce quelle que soit la nature ou la dénomination de ce prélèvement.

Les renseignements reçus en application du premier alinéa sont tenus secrets et traités de la même manière que les renseignements qui sont obtenus en application de la réglementation de la Région où est située la personne morale qui reçoit les renseignements, et sont seulement portés à la connaissance des personnes ou autorités, dont les instances judiciaires et les organes administratifs, qui sont chargées de l'une des tâches suivantes, relatives au prélèvement kilométrique ou aux amendes administratives:

1° l'établissement, le recouvrement ou la facturation;

2° l'exécution ou les poursuites;

3° la prise de décision en matière de recours;

4° le contrôle de ce qui précède.

Les personnes ou les autorités, mentionnées au deuxième alinéa, n'utilisent les renseignements qui sont obtenus en application du premier alinéa que pour les tâches dont elles sont chargées, mentionnées au deuxième alinéa. Elles peuvent faire état de ces renseignements pendant une audience publique devant les tribunaux, dans le cadre de procédures de recours administratifs ou dans des décisions judiciaires.

Les premier, deuxième et troisième alinéas valent également pour l'échange et l'utilisation de données qui peuvent vraisemblablement être pertinentes pour l'application ou l'exécution de la réglementation relative à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles ou de celle relative à la taxe de mise en circulation.

§2. Les parties se prêtent mutuellement spontanément assistance pour la perception des amendes administratives.

Lorsque, lors d'un contrôle sur la route d'un véhicule, il apparaît qu'il existe des amendes administratives impayées dans le chef du détenteur du véhicule contrôlé envers une ou plusieurs Régions, l'autorité de contrôle compétente peut percevoir toutes ces amendes administratives impayées. Le montant des amendes administratives qui ont trait à des infractions commises dans une autre Région, est immédiatement et intégralement transféré à cette Région. – Accord du 24 avril 2015, art. 8)

Art. 12.

Versement des recettes du prélèvement kilométrique

Le prestataire de services doit verser le prélèvement kilométrique dû ((...) – Accord du 24 avril 2015, art. 9, 1°) en vertu de l'article 4, §1^{er}, au percepteur de péages concerné en fonction de sa localisation.

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

Aucune garantie, sous quelque forme que ce soit, ne peut être établie sur les montants qu'un prestataire de service reçoit ((...) – Accord du 24 avril 2015, art. 9, 2°) aux fins du paiement du prélèvement kilométrique.

Art. 13.

(Les amendes administratives.

Sauf en cas de défaut invisible du dispositif d'enregistrement électronique ou de défaut du dispositif d'enregistrement électronique qui a été signalé au prestataire de services, une Région peut infliger une amende administrative, si une carence d'enregistrement des kilomètres parcourus est constatée par un système d'observation ou un membre du personnel d'une Région compétent pour ce faire.

Dans le cas où une amende administrative est infligée par une Région, la recette de l'amende administrative revient à la Région qui a infligé l'amende. Conformément à l'article 5, 10°, aucune des Régions ne peut infliger encore une amende administrative supplémentaire pour la même période de temps de trois heures pour une infraction avec le même véhicule. – Accord du 24 avril 2015, art. 10)

Art. 14.

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

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

Cette clé de répartition est initialement, sur base de la part représentée par chaque Région dans le nombre estimé de kilomètres parcourus par les véhicules visés à l'article [1^{er}, 18°](#), déterminée comme suit:

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

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

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

Art. 15.

Obligation de continuation de paiement

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

L'obligation de continuation de paiement visée à l'alinéa précédent est limitée à la part de cette Région dans les montants visés à l'alinéa précédent, calculée conformément à la clé de répartition déterminée à l'article [14, §1^{er}, deuxième alinéa](#).

Art. 16.

Imputation des amendes et des réductions en application du contrat DBFMO

§1^{er}. Si un montant est imputé, sur la base du contrat DBFMO, aux indemnités dues au Single Service Provider dans le cadre du contrat DBFMO, par exemple à la suite de l'application des points de pénalité, des réductions de prestations, des réductions de mise à disposition, des malus, etc., les recettes qui en découlent reviennent à la Région sur le territoire de laquelle le fait, l'événement ou l'élément ayant donné lieu au montant imputable s'est produit. Le règlement de celles-ci est effectué entre les Régions et ne

porte pas atteinte au paiement de l'indemnité de mise à disposition sur la base de la clé de répartition déterminée à l'article [14, §1^{er}, deuxième alinéa](#) .

Dans tous les autres cas, les recettes visées à l'alinéa précédent reviennent aux Régions selon la clé de répartition définie à l'article [14, §1^{er}, deuxième alinéa](#) .

Art. 17.

Imputation des bonus

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

Si le bénéfice d'une telle prestation supplémentaire ne peut être imputé à une ou plusieurs Régions sur la base du critère de localisation, notamment le lieu où la prestation supplémentaire a été effectuée, chaque Région contribue au bonus dû au Single Service Provider selon la clé de répartition déterminée à l'article [14, §1^{er}, deuxième alinéa](#) .

Chapitre III

La constitution d'un partenariat interRégional de droit public, appelé Viapass

Section 1^{re}

Constitution de Viapass

Art. 18.

Constitution, forme juridique et capital social

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

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

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

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

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

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

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

Art. 19.

Objet social, tâches et compétences

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

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

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

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

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

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

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

5^o le paiement des indemnités prévues dans le contrat DBFMO au Single Service Provider;

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

7^o le suivi, l'adaptation et le contrôle des autres prestataires de services;

8^o le calcul de l'indemnité due aux prestataires de services autres que le Single Service Provider;

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

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

11^o la garantie d'une communication commune active vis-à-vis des utilisateurs et des parties prenantes;

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

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

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

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

16^o la fourniture, au Gouvernement fédéral, des informations visées au point 15^o;

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

18^o la garantie de la coordination opérationnelle au sein du centre de contrôle;

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

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

Art. 20.

Compétence d'avis de Viapass

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

Art. 21.

Missions supplémentaires

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

Section 2

Organes, composition et fonctionnement

Art. 22.

Organes

Les organes de Viapass sont:

- 1° le conseil d'administration;
- 2° le comité de direction.

Art. 23.

Composition du conseil d'administration

§1^{er}. Viapass est dirigée par un conseil d'administration.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24.

Incompatibilités

§1^{er}. Le mandat de membre du conseil d'administration de Viapass est incompatible avec:

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

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

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

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

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

Art. 25.

Compétence du conseil d'administration

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

Art. 26.

Le Comité de direction

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

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

Art. 27.

Compétence du comité de direction

§1^{er}. Le comité de direction est chargé de la gestion des activités de Viapass et de la mise en œuvre des décisions du conseil d'administration.

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

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

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

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

Art. 28.

L'administrateur général

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

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

Section 3 Personnel

Art. 29.

Personnel

§1^{er}. Afin de remplir ses missions, Viapass dispose d'un personnel qui est engagé par le biais d'un contrat de travail.

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

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

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

Art. 30.

Cadre du personnel et cadre linguistique

Sur la base du descriptif de fonctions visé par l'article [29, §1^{er}](#), le conseil d'administration établit un cadre linguistique. Le cadre du personnel mentionne, en plus de la fonction d'administrateur général, les autres fonctions au sein de Viapass.

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

Section 4

Comptabilité, contrôle budgétaire et contrôle des comptes

Art. 31.

Comptabilité

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

Viapass effectue sa comptabilité par année civile.

Art. 32.

Contrôle budgétaire et contrôle des comptes

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

Section 5

Contrôle

Art. 33.

Commissaires de Gouvernement

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

Art. 34.

Recours avec effet suspensif

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

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

Le recours est suspensif.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 35.

Rapport annuel d'activités

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

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

Le rapport annuel est publié au plus tard le 15 juin sur www.viapass.be

Section 6

Le financement, le budget et les comptes

Art. 36.

§1^{er}. La répartition des contributions des parties au présent accord au fonctionnement de Viapass est déterminée sur la base des principes suivants:

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre IV

Dispositions finales

Art. 37.

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

Art. 38.

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

Art. 39.

Dès que le conseil d'administration de Viapass est opérationnel, Viapass succède à tous les droits et devoirs de la Région flamande agissant en tant que pouvoir adjudicateur conjoint dans le cadre de la Convention de marché conjoint visée à l'article [1.16°](#) du présent accord, en ce compris les droits et devoirs concernant les procédures en cours et futures y afférant.

Art. 40.

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

– pendant la durée de la coopération, aucun retrait n'est possible;

– au moins 12 mois avant la fin du contrat-DBFMO, les parties négocient au sujet d'une possible coopération ultérieure.

Art. 41.

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

Art. 42.

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

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

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

Bruxelles, le 30 janvier 2014.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand et Ministre flamand de l'Économie, de la Politique extérieure, de l'Agriculture et de la Ruralité,

Pour la Région flamande:

K. PEETERS

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

Mme I. LIETEN

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

G. BOURGEOIS

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

Mme H. CREVITS

La Ministre flamande de l'Environnement, de la Nature et de la Culture,

Mme J. SCHAUVLIEGE

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

Ph. MUYTERS

Pour la Région wallonne:

Le Ministre-Président de la Région wallonne,

R. DEMOTTE

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

A. ANTOINE

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

C. DI ANTONIO

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

Ph. HENRY

Pour la Région de Bruxelles-capitale:

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

R. VERVOORT

La Ministre bruxelloise de l'Énergie, de l'Environnement et de la Rénovation urbaine,

Mme E. HUYTEBROECK

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

G. VANHENGEL

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

B. GROUWELS

Le Secrétaire d'État de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la
Simplification administrative,

B. DE LILLE