

Art. 68. Sans préjudice de l'application des alinéas 2 et 3, le Gouvernement flamand détermine la date d'entrée en vigueur de chaque disposition du présent décret.

L'article 63 entre en vigueur le dixième jour après la publication du présent décret au *Moniteur belge* et l'article 9 entre en vigueur le 1 janvier 2023.

L'article 64 produit ses effets le 20 septembre 2021.

Par dérogation à l'alinéa 1, le VWF peut procéder au placement d'un marché public pour désigner un nouvel assureur avant même la date d'entrée en vigueur de l'article 38 du présent décret.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 3 juin 2022

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
J. JAMBON

Le Ministre flamand des Finances et du Budget, du Logement et du Patrimoine immobilier,
M. DIEPENDAELE

—
Note

(1) *Session 2021-2022*

Documents :

- Projet de décret : 1206 – N° 1

- Rapport : 1206 – N° 2

- Texte adopté en séance plénière : 1206 – N° 3

Annales - Discussion et adoption : Séance du 25 mai 2022.

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2022/15253]

3 JUNI 2022. — Decreet over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer (1)

Het VLAAMS PARLEMENT heeft aangenomen en Wij, REGERING, bekrachtigen hetgeen volgt:

DECREET over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 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.

Art. 3. In dit decreet wordt verstaan onder:

1° *accreditatie*: de bevestiging van de tolheffer aan de EETS-aanbieder dat hij aan alle voorwaarden voldoet om EETS in een EETS-gebied aan te bieden;

2° *accreditatieprocedure*: de procedure die opgezet en beheerd wordt door de tolheffer en die een EETS-aanbieder moet doorlopen vóór hij in een EETS-gebied EETS mag aanbieden;

3° *algemene verordening gegevensbescherming*: verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming);

4° *backoffice*: het centrale elektronische systeem dat gebruikt wordt om in het kader van een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer informatie te verzamelen, te verwerken en te verzenden;

5° *bemiddelende instantie*: de instantie, vermeld in artikel 35, om bemiddeling mogelijk te maken tussen tolheffers en EETS-aanbieders die met die tolheffers EETS-overeenkomsten hebben gesloten of daarover onderhandelen;

6° *boordapparatuur*: alle hardware- of softwarecomponenten die aan boord van een voertuig zijn geïnstalleerd of worden meegenomen, en die worden gebruikt als onderdeel van de toldienst, om gegevens te verzamelen, op te slaan, te verwerken en vanop afstand te ontvangen of te verzenden;

7° *dienstverleningsovereenkomst*: de overeenkomst tussen de EETS-gebruiker of de houder van het voertuig en de toldienstaanbieder, die voorafgaand aan het gebruik van enige weg binnen het EETS-gebied voor dat voertuig moet worden gesloten;

8° *Europese elektronische tolheffingsdienst, afgekort EETS*: de toldienst die door een EETS-aanbieder in het kader van een dienstverleningsovereenkomst aan een EETS-gebruiker wordt verleend in een of meer EETS-gebieden;

9° *EETS-aanbieder*: de toldienstaanbieder die in zijn lidstaat van vestiging is geregistreerd en onder een afzonderlijke dienstverleningsovereenkomst aan een EETS-gebruiker toegang verleent tot de EETS voor een of meer voertuigcategorieën, de tolgelden bezorgt aan de tolheffer in kwestie, en die daarvoor met de tolheffer een EETS-overeenkomst sluit;

10° *EETS-conform systeem*: een verzameling van elementen van een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer die specifiek noodzakelijk is voor de integratie van EETS-aanbieders in het systeem en voor het functioneren van EETS;

11° *EETS-gebied*: een weg, een wegennet, een kunstwerk, zoals een brug of een tunnel, of een veerpont, waarvoor tolgeld wordt geïnd met gebruikmaking van een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer;

12° *EETS-gebiedsverklaring*: de verklaring, vermeld in artikel 13, waarmee een tolheffer de algemene voorwaarden bepaalt waaraan de EETS-aanbieders moeten voldoen om toegang tot het betrokken EETS-gebied te verkrijgen;

13° EETS-gebruiker: de natuurlijke persoon of rechtspersoon die onderworpen is aan de wegentol, en die een contract heeft met een EETS-aanbieder om toegang te krijgen tot EETS;

14° EETS-overeenkomst: de overeenkomst die een EETS-aanbieder sluit met de tolheffer van een EETS-gebied om toldiensten te verlenen;

15° EETS-richtlijn: richtlijn (EU) 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;

16° elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer: het tolheffingssysteem waarbij de verplichting om tolgeld te betalen uitsluitend ontstaat door en gekoppeld is aan de automatische detectie van de aanwezigheid van het voertuig of delen daarvan op een bepaalde locatie via communicatie op afstand met boordapparatuur in het voertuig of automatische nummerplaaatherkenning;

17° gedelegeerde verordening 2020/203: gedelegeerde verordening (EU) 2020/203 van de Commissie van 28 november 2019 betreffende de classificatie van voertuigen, verplichtingen van gebruikers van de Europese elektronische tolheffingsdienst, eisen voor interoperabiliteitsonderdelen en minimale geschiktheidscriteria voor aangemelde instanties;

18° geschiktheid voor gebruik: het vermogen van een interoperabiliteitsonderdeel om een specifieke prestatie te verrichten en te blijven verrichten zolang het in gebruik is, waarbij een representatieve integratie in de EETS voor het systeem van een tolheffer gewaarborgd is;

19° hoofddienstaanbieder: de toldienstaanbieder met specifieke verplichtingen, zoals de verplichting om dienstverleningsovereenkomsten te sluiten met alle belanghebbende gebruikers, of met specifieke rechten, zoals een specifieke vergoeding of een gegarandeerde lange-termijnovereenkomst, die verschillen van de rechten en plichten van de EETS-aanbieders;

20° houder van het voertuig:

a) de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het kenteken van het voertuig of van het trekkend voertuig is ingeschreven bij de Belgische of buitenlandse overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen;

b) als er geen inschrijving van het kenteken is, de persoon die het voertuig of het trekkend voertuig feitelijk ter beschikking heeft;

c) in afwijking van punt a) en b) kan de houder van het voertuig, indien het voertuig door de houder ervan bestendig of gewoonlijk ter beschikking is gesteld van een derde door verhuur, leasing of enige andere overeenkomst, die derde na hun gezamenlijk akkoord, aanduiden als de houder van het voertuig. De initiële houder van het voertuig blijft solidair aansprakelijk voor de goede uitvoering van de verplichtingen van de vermelde derde;

21° ingrijpend gewijzigd systeem: een bestaand elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer dat een verandering heeft ondergaan of ondergaat waardoor EETS-aanbieders genoodzaakt zijn wijzigingen aan te brengen in de interoperabiliteitsonderdelen die zij gebruiken, zoals het herprogrammeren of het aanpassen van de interfaces van hun backoffice, en wel in die mate dat heraccreditatie nodig is;

22° interoperabiliteitsonderdeel: de basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van apparatuur die deel uitmaken of bestemd zijn om deel uit te maken van de EETS en waarvan de interoperabiliteit van die dienst direct of indirect afhankelijk is, met inbegrip van zowel materiële als immateriële zaken, zoals software;

23° licht voertuig: het voertuig met een maximaal toegestaan totaalgewicht van niet meer dan 3,5 ton;

24° lidstaat: lidstaat van de Europese Economische Ruimte;

25° lidstaat van inschrijving: de lidstaat waarin het voertuig waarvoor wegentol verschuldigd is, is ingeschreven;

26° niet-betaling van wegentol: de overtreding die bestaat uit het niet-betalen door de houder van het voertuig van wegentol in een lidstaat, zoals bepaald in de voorschriften in kwestie van die lidstaat;

27° tolcontextgegevens: de informatie die de verantwoordelijke tolheffer vaststelt en die noodzakelijk is om het tolgeld te bepalen dat voor een bepaald voertuig in een specifiek EETS-gebied moet worden betaald, en om de toltransactie af te ronden;

28° toldienst: de dienst die EETS-gebruikers en houders van de voertuigen in staat stelt om een voertuig te gebruiken in een of meer EETS-gebieden onder één dienstverleningsovereenkomst, en als dat nodig is met één soort boordapparatuur, met inbegrip van:

a) in voorkomend geval, het verschaffen van op maat gemaakte boordapparatuur aan de gebruikers en het onderhouden van de functionaliteit ervan;

b) het waarborgen dat de door de gebruiker verschuldigde tol wordt betaald aan de tolheffer;

c) het beschikbaar stellen aan de gebruiker van betaalmethoden of het accepteren van een bestaande methode;

d) het innen van tolgelden bij de gebruiker;

e) het beheren van de klantenrelatie met de gebruiker;

f) het uitvoeren en naleven van het beveiligings- en privacybeleid voor de tolheffingssystemen voor het wegverkeer;

29° toldienstaanbieder: de EETS-aanbieder of de hoofddienstaanbieder die toldiensten verleent in een of meer EETS-gebieden voor een of meer voertuigcategorieën;

30° tolgeld: de wegentol;

31° tolheffer: de publieke of private entiteit die tolgelden heft op het gebruik van voertuigen in een EETS-gebied in het Vlaamse Gewest;

32° tolmelding: de mededeling aan een tolheffer, in een vorm die is vastgesteld door de toldienstaanbieder en de tolheffer, waarmee de aanwezigheid van een voertuig in een EETS-gebied wordt bevestigd;

33° uitvoeringsverordening 2020/204: uitvoeringsverordening (EU) 2020/204 van de Commissie van 28 november 2019 inzake gedetailleerde verplichtingen van aanbieders van de Europese elektronische tolheffingsdienst, de minimuminhoud van de gebiedsverklaring van de Europese elektronische tolheffingsdienst, elektronische interfaces en eisen voor interoperabiliteitsonderdelen, en tot intrekking van Beschikking 2009/750/EG;

34° voertuig: het motorvoertuig, of samenstel van voertuigen, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het vervoer over de weg van personen of goederen;

35° voertuigclassificatieparameters: de voertuiginformatie om het tolgeld op basis van de tolcontextgegevens te berekenen;

36° wegentol: het tolgeld dat door de EETS-gebruiker of houder van het voertuig moet worden betaald om zich te mogen verplaatsen op een weg, een wegennet, een kunstwerk, zoals een brug of een tunnel, of een veerpont;

37° zwaar voertuig: het voertuig met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan 3,5 ton.

Art. 4. Dit decreet is van toepassing op EETS-gebieden in het Vlaamse Gewest.

Artikel 5 tot en met 39 zijn niet van toepassing op:

1° niet-elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer;

2° kleine, strikt lokale tolheffingssystemen, waarvoor de kosten van de aanpassing aan de bepalingen van artikel 6 tot en met 39 niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst.

Dit decreet is niet van toepassing op parkeergelden.

HOOFDSTUK 2. — *Gebruikte technologieën*

Art. 5. Elk nieuw elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer waarvoor boordapparatuur wordt gebruikt, gebruikt een of meer van de volgende technologieën voor de afhandeling van elektronische toltransacties:

1° satellietplaatsbepaling;

2° mobiele communicatie;

3° 5,8 Ghz-microgolftechnologie.

De bestaande elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor boordapparatuur wordt gebruikt of geïnstalleerd en die andere technologieën gebruiken, moeten voldoen aan de eis, vermeld in het eerste lid, als aan dat elektronisch tolheffingssysteem substantiële technologische verbeteringen worden uitgevoerd.

Met het oog op de technische ontwikkeling van EETS kan de Vlaamse Regering toestemming vragen aan de Europese Commissie als vermeld in artikel 22, lid 3, van de EETS-richtlijn, om af te wijken van een of meer bepalingen van dit decreet om, in beperkte delen van de Vlaamse tolgebieden, experimentele tolheffingssystemen toe te passen voor het gebruik van nieuwe tolheffingstechnologieën of concepten. EETS-aanbieders zijn niet verplicht om aan experimentele tolheffingssystemen deel te nemen.

Art. 6. Onder voorbehoud van het zesde lid stellen de EETS-aanbieders aan de EETS-gebruikers boordapparatuur ter beschikking die aan de volgende voorwaarden voldoet:

1° ze is geschikt voor gebruik;

2° ze is interoperabel;

3° ze voldoet aan de eisen, van het koninklijk besluit van 25 maart 2016 betreffende het op de markt aanbieden van radioapparatuur en het koninklijk besluit van 1 december 2016 betreffende de elektromagnetische compatibiliteit, en kan communiceren met de elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer die aan al de volgende voorwaarden voldoen:

a) ze gebruiken de technologieën, vermeld in artikel 5, eerste lid;

b) ze worden gebruikt in de EETS-gebieden van de lidstaten waar de EETS-aanbieder toldiensten aanbiedt.

Boordapparatuur die satellietplaatsbepalingstechnologie gebruikt en die na de inwerkingtreding van dit decreet in het Vlaamse Gewest in de handel is gebracht, moet verenigbaar zijn met de plaatsbepalingsdiensten die worden verleend door Galileo en Egnos.

De boordapparatuur mag eigen hardware en software of elementen van andere hardware en software die in het voertuig aanwezig is, gebruiken, of ze mag beide gebruiken.

Om met andere in het voertuig aanwezige hardwaresystemen te kunnen communiceren, mag de boordapparatuur andere technologieën dan de technologieën, vermeld in artikel 5, eerste lid, gebruiken, op voorwaarde dat de veiligheid, de kwaliteit van de dienst en de privacy worden gewaarborgd.

De boordapparatuur die de werking van andere diensten dan tolheffing faciliteert, mag de werking van de toldiensten in een EETS-gebied niet belemmeren.

Tot 31 december 2027 kunnen EETS-aanbieders aan gebruikers van lichte voertuigen ook boordapparatuur ter beschikking stellen die alleen geschikt is voor gebruik met 5,8 GHz-microgolftechnologie, met het oog op gebruik ervan in EETS-gebieden waar geen technologieën voor satellietplaatsbepaling of mobiele communicatie nodig zijn.

HOOFDSTUK 3. — *Rechten van de EETS-gebruiker*

Art. 7. EETS-gebruikers kunnen zich op EETS abonneren via elke EETS-aanbieder, ongeacht hun nationaliteit, de lidstaat van verblijf of de lidstaat waar hun voertuig is ingeschreven.

Voor EETS-gebruikers de dienstverleningsovereenkomst met een EETS-aanbieder sluiten, worden ze schriftelijk geïnformeerd over geldige betaalmiddelen en over de verwerking van hun persoonsgegevens en de rechten die daaruit voortvloeien voor hen, conform de algemene verordening gegevensbescherming en de geldende privacywetgeving.

EETS wordt aan EETS-gebruikers aangeboden als één ononderbroken dienst. Onder één ononderbroken dienst wordt verstaan dat aan de volgende twee voorwaarden is voldaan:

1° tijdens het traject is er geen menselijke interventie meer vereist in het voertuig, zodra de voertuigclassificatieparameters, met inbegrip van de variabele parameters, zijn opgeslagen of aangegeven, of beide, tenzij de kenmerken van het voertuig worden gewijzigd;

2° de menselijke interactie met een specifiek onderdeel van de boordapparatuur is identiek voor elk EETS-gebied.

EETS-gebruikers hebben geen andere interactie met tolheffers als onderdeel van EETS dan de volgende interacties:

1° het factureringsproces conform artikel 26;

2° de handhavingprocessen.

Interacties tussen EETS-aanbieders en EETS-gebruikers of hun boordapparatuur kunnen specifiek zijn per EETS-aanbieder, zonder dat de EETS-interoperabiliteit hierdoor in het gedrang komt.

Art. 8. Als twee of meer soorten boordapparatuur worden geïnstalleerd of meegenomen aan boord van een voertuig, is het de verantwoordelijkheid van de EETS-gebruiker om de relevante boordapparatuur voor een specifiek EETS-gebied te gebruiken of te activeren.

Art. 9. Als EETS-gebruikers toegelaten worden tot de EETS-gebieden waarmee ze een dienstverleningsovereenkomst hebben gesloten, voldoen ze aan hun betalingsverplichting ten aanzien van de tolheffer in kwestie.

HOOFDSTUK 4. — Registratie EETS-aanbieders en EETS-register

Art. 10. Een entiteit die in het Vlaamse Gewest is gevestigd, kan de instantie die de Vlaamse Regering, al dan niet in samenwerking met de regeringen van de andere gewesten, daarvoor aanwijst, verzoeken om te worden geregistreerd als EETS-aanbieder in het EETS-register, vermeld in artikel 11.

De registratie wordt verleend als de entiteit, vermeld in het eerste lid, aan al de volgende voorwaarden voldoet:

- 1° in het bezit zijn van een EN ISO 9001-certificaat of gelijkwaardige erkenning;
- 2° over de nodige technische apparatuur beschikken en in het bezit zijn van de EG-verklaring of het certificaat van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen;
- 3° bekwaam zijn om elektronische toldiensten te verlenen of bekwaam zijn op andere relevante gebieden;
- 4° over de nodige financiële draagkracht beschikken;
- 5° een alomvattend risicobeheersplan handhaven dat minstens om de twee jaar aan een controle wordt onderworpen;
- 6° betrouwbaar zijn.

De instantie, vermeld in het eerste lid, gaat ten minste één keer per jaar na of de EETS-aanbieders die zijn geregistreerd conform het eerste lid, nog voldoen aan de voorwaarden, vermeld in het tweede lid, 1° en 4° tot en met 6°. De EETS-aanbieder verleent medewerking aan dat nazicht.

De instantie, vermeld in het eerste lid, werkt het EETS-register, vermeld in artikel 11, bij op grond van het onderzoek, vermeld in het derde lid, en neemt daarin ook de conclusies op van de controle, vermeld in het tweede lid, 5°.

Als de instantie, vermeld in het eerste lid, vaststelt dat een EETS-aanbieder niet meer voldoet aan de voorwaarden, vermeld in het tweede lid, of als de EETS-aanbieder niet meer voldoet aan de voorwaarden, vermeld in artikel 21, eerste en tweede lid, kan de instantie, vermeld in het eerste lid, de registratie van de EETS-aanbieder intrekken.

De Vlaamse Regering en de instantie, vermeld in het eerste lid, zijn niet aansprakelijk voor de handelingen van de EETS-aanbieders die in het EETS-register, vermeld in artikel 11, zijn opgenomen.

Art. 11. De instantie, vermeld in artikel 10, eerste lid, houdt een EETS-register bij die de volgende gegevens bevat:

- 1° de EETS-gebieden in het Vlaamse Gewest met informatie over de volgende elementen:
 - a) de tolheffers in kwestie;
 - b) de tolheffingstechnologieën die worden gebruikt;
 - c) de tolcontextgegevens;
 - d) de EETS-gebiedsverklaring;
 - e) de EETS-aanbieders die EETS-overeenkomsten hebben gesloten met de tolheffers van de EETS-gebieden in kwestie;
- 2° de EETS-aanbieders die conform artikel 10 geregistreerd zijn;
- 3° de gegevens van het contactbureau voor de EETS-aanbieders, waaronder een e-mailadres en een telefoonnummer.

De tolheffer die voor een EETS-gebied verantwoordelijk is, bezorgt de gegevens over een EETS-gebied, vermeld in het eerste lid, 1°, en de wijzigingen daarvan, aan de instantie, vermeld in artikel 10, eerste lid.

De instantie, vermeld in artikel 10, eerste lid, neemt maatregelen om de juistheid, de actualiteit en de volledigheid van het EETS-register te verzekeren. Een tolheffer of een EETS-aanbieder die gemotiveerd twijfel heeft over de juistheid van gegevens die in het EETS-register zijn opgenomen, meldt die twijfel met de opgave van redenen ervan, aan de instantie, vermeld in artikel 10, eerste lid.

Het EETS-register is via elektronische weg beschikbaar voor het publiek.

Aan het eind van elk kalenderjaar bezorgt de instantie, vermeld in artikel 10, eerste lid, het EETS-register via elektronische weg aan de Europese Commissie.

HOOFDSTUK 5. — Accreditatie en accreditatieprocedure

Art. 12. Onder voorbehoud van het tweede lid verlenen de tolheffers op niet-discriminerende wijze de accreditatie aan elke EETS-aanbieder die EETS wil aanbieden in een of meer van de EETS-gebieden waarvoor ze verantwoordelijk zijn.

De tolheffer verleent een EETS-aanbieder alleen de accreditatie in zijn EETS-gebied als hij voldoet aan de verplichtingen en algemene voorwaarden die opgenomen zijn in de EETS-gebiedsverklaring.

Tolheffers werken op niet-discriminerende wijze samen met EETS-aanbieders, fabrikanten of aangemelde instanties bij de beoordeling van de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen in hun EETS-gebied.

Art. 13. De tolheffers en toekomstige tolheffers stellen een EETS-gebiedsverklaring op en houden ze in stand.

De EETS-gebiedsverklaring bevat al de volgende elementen:

- 1° de algemene voorwaarden voor EETS-aanbieders voor de toegang tot het EETS-gebied van de tolheffer;
- 2° de procedurele voorwaarden, met inbegrip van de commerciële voorwaarden, waaronder ook de methode om de vergoeding van de EETS-aanbieders te berekenen;
- 3° de gedetailleerde planning van de procedure, die is vastgesteld om de conformiteit met de specificaties en de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen met de inhoud en het formaat van de EG-verklaringen, en ook de indicatieve duur van de (her)accreditatieprocedure te beoordelen of te herbeoordelen;
- 4° de overige eisen, bepaald in bijlage II bij de uitvoeringsverordening 2020/204.

Art. 14. Een toekomstige tolheffer die verantwoordelijk is voor een nieuw elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer dat in gebruik wordt genomen, maakt de EETS-gebiedsverklaring tijdig genoeg bekend om geïnteresseerde EETS-aanbieders uiterlijk een maand voor de operationele start van het systeem te kunnen accrediteren, rekening houdend met de gedetailleerde planning en indicatieve duur, vermeld in artikel 13, tweede lid, 3°.

Een tolheffer die verantwoordelijk is voor een bestaand elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer dat het voorwerp uitmaakt van een ingrijpende wijziging, maakt de nieuwe EETS-gebiedsverklaring tijdig genoeg bekend om geïnteresseerde EETS-aanbieders uiterlijk een maand voor de operationele start van het gewijzigde systeem te kunnen accrediteren en om de al geaccrediteerde EETS-aanbieders in staat te stellen hun interoperabiliteitsonderdelen aan te passen aan de nieuwe vereisten en om hen uiterlijk een maand voor de start van het gewijzigde systeem te kunnen heraccrediteren, rekening houdend met de gedetailleerde planning en indicatieve duur, vermeld in artikel 13, tweede lid, 3°.

Art. 15. Een tolheffer brengt een testomgeving tot stand waarin de EETS-aanbieders, de kandidaat-EETS-aanbieders of hun gemachtigde kunnen controleren of hun boordapparatuur geschikt is voor gebruik in het EETS-gebied van de tolheffer en certificering kan krijgen voor de succesvolle voltooiing van de tests.

Tolheffers kunnen een testomgeving gebruiken voor verschillende EETS-gebieden.

Tolheffers kunnen een gemachtigde toelaten die de geschiktheid voor gebruik van één soort boordapparatuur controleert namens meer dan één EETS-aanbieder of kandidaat-EETS-aanbieder.

Tolheffers kunnen van EETS-aanbieders, kandidaat-EETS-aanbieders of hun gemachtigden vragen om de kosten van de tests te dragen.

Art. 16. Tolheffers laten in hun EETS-gebieden alle boordapparatuur toe die wordt gebruikt door EETS-aanbieders met wie ze een EETS-overeenkomst hebben gesloten, als al de volgende voorwaarden zijn vervuld:

1° de apparatuur voldoet aan de eisen van het koninklijk besluit van 25 maart 2016 betreffende het op de markt aanbieden van radioapparatuur en het koninklijk besluit van 1 december 2016 betreffende de elektromagnetische compatibiliteit, en is gecertificeerd conform de procedure bepaald in bijlage III bij de uitvoeringsverordening 2020/204;

2° de apparatuur komt niet voor op een lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur als vermeld in artikel 22.

Art. 17. Bij een EETS-storing die aan de tolheffer wordt toegerekend, voorziet de tolheffer in een beperkte dienstverlening. De tolheffer zorgt ervoor dat voertuigen die uitgerust zijn met de boordapparatuur, vermeld in artikel 16, zich veilig kunnen verplaatsen met zo min mogelijk oponthoud en zonder ervan te worden verdacht geen wegentol te hebben betaald.

Art. 18. Interoperabiliteitsonderdelen van een elektronisch tolheffingssysteem voldoen aan de volgende twee voorwaarden:

1° de voorwaarden die zijn vastgesteld in bijlage II bij de gedelegeerde verordening 2020/203 en bijlage III bij de uitvoeringsverordening 2020/204;

2° de voorwaarden, vermeld in artikel 6.

Onverminderd hetgeen is bepaald in het eerste lid van artikel 19:

1° wordt het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen voor EETS-gebruik niet verboden, beperkt of verhinderd, wanneer zij voorzien zijn van de CE-markering of een verklaring van conformiteit met de specificaties of van geschiktheid voor gebruik of beide;

2° worden interoperabiliteitsonderdelen niet onderworpen aan verificaties die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de verklaring van conformiteit met de specificaties of geschiktheid voor gebruik, of beide, heeft geleid.

Art. 19. De Vlaamse Regering kan, al dan niet in samenwerking met de andere gewestregeringen, het toepassingsgebied van interoperabiliteitsonderdelen beperken of het gebruik ervan voor een elektronische tolheffingssysteem verbieden, ook al zijn ze met CE-markering in de handel gebracht en worden ze gebruikt overeenkomstig hun bestemming, als ze naar verwachting niet voldoen aan de interoperabiliteitseisen van dat elektronisch tolheffingssysteem, vermeld in artikel 18.

De Vlaamse Regering brengt de Europese Commissie onmiddellijk op de hoogte van een beslissing als vermeld in het eerste lid. In die kennisgeving vermeldt de Vlaamse Regering de redenen en het feit of het conformiteitsgebrek een gevolg is van onjuiste toepassing van de technische specificaties of de ontoereikendheid van de technische specificaties.

De Vlaamse Regering verzoekt de fabrikant of zijn gemachtigde als die een vestiging in de Europese Unie heeft, om de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor het gebruik van het interoperabiliteitsonderdeel in kwestie, of beide, te herstellen volgens de geldende voorschriften en brengt de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie daarvan op de hoogte.

De beslissingen, vermeld in het eerste lid, en de beslissingen van de tolheffer over de beoordeling van de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen, worden gemotiveerd. De Vlaamse Regering brengt de betrokken fabrikant, EETS-aanbieder of hun gemachtigden zo spoedig mogelijk op de hoogte van die beslissingen en vermeldt daarbij de beschikbare rechtsmiddelen en de termijnen die voor de toepassing van die rechtsmiddelen zijn toegestaan.

Art. 20. De Vlaamse Regering kan, al dan niet in samenwerking met de andere gewestregeringen, een of meer instanties aanwijzen die belast zijn met de uitvoering van, of het toezicht op de procedure voor de beoordeling van de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen als bepaald in bijlage III bij de uitvoeringsverordening 2020/204, en die moeten voldoen aan de eisen, bepaald in bijlage III bij de gedelegeerde verordening 2020/203.

De Vlaamse Regering meldt de instanties die op grond van het eerste lid zijn aangewezen aan bij de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie. In die melding vermeldt de Vlaamse Regering de bevoegdheden van die instanties en de identificatienummers die ze vooraf van de Europese Commissie heeft ontvangen.

Als een instantie als vermeld in het eerste lid niet meer voldoet aan de criteria, vermeld in het eerste lid, trekt de Vlaamse Regering de aanwijzing van die instantie in en brengt ze de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie daarvan op de hoogte.

HOOFDSTUK 6. — *Contractering tolheffers en EETS-aanbieders*

Art. 21. De EETS-aanbieders die geaccrediteerd of geheraccrediteerd zijn, sluiten een EETS-overeenkomst met de tolheffers voor alle EETS-gebieden op het Belgische grondgebied binnen 24 maanden nadat ze de eerste EETS-overeenkomst over een EETS-gebied op het Belgische grondgebied hebben gesloten en houden die voor al die EETS-gebieden in stand.

De EETS-aanbieders die geaccrediteerd of geheraccrediteerd zijn, sluiten een EETS-overeenkomst met de tolheffers voor alle EETS-gebieden op het grondgebied van ten minste vier lidstaten binnen 36 maanden na de registratie als EETS-aanbieder, vermeld in artikel 10, en houden die in stand.

Een EETS-aanbieder die een EETS-gebied niet kan blijven bestrijken doordat de tolheffer dit decreet niet naleeft, herstelt de dienstverlening voor het gebied in kwestie zo spoedig mogelijk nadat de tolheffer het gebrek heeft hersteld.

Het eerste en het tweede lid zijn niet van toepassing op EETS-gebieden waarvoor de verantwoordelijke tolheffer niet voldoet aan de voorwaarden, vermeld in artikel 12, eerste, tweede of derde lid.

Een tolheffer die verantwoordelijk is voor een EETS-gebied waar de technologie, vermeld in artikel 5, eerste lid, niet wordt toegepast of die niet voldoet aan de technische of procedurele vereisten, treedt in overleg met de EETS-aanbieder die zich wil accrediteren of heraccrediteren.

Van EETS-aanbieders wordt niet verlangd dat ze specifieke technische oplossingen of processen gebruiken die de interoperabiliteit van hun interoperabiliteitsonderdelen met elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in andere EETS-gebieden belemmeren.

Art. 22. EETS-aanbieders houden een lijst bij van ongeldig verklaarde boordapparatuur die verband houdt met hun EETS-overeenkomsten en met de EETS-gebruikers met wie ze een dienstverleningsovereenkomst hebben gesloten.

De EETS-gebiedsverklaring en in voorkomend geval de EETS-overeenkomst bepalen al de volgende elementen:

- 1° het aantal zaken dat in de lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur wordt opgenomen;
- 2° de vorm van de lijst;
- 3° de actualiseringsfrequentie.

De lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur wordt bijgehouden conform de geldende privacywetgeving.

Een EETS-aanbieder die een lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur aan een tolheffer heeft gezonden, kan niet aansprakelijk worden gesteld voor de betaling van de tolgelden die verschuldigd zijn vanaf de kennisgeving als gevolg van het gebruik van de ongeldig verklaarde boordapparatuur.

Art. 23. EETS-aanbieders hebben het recht om door de tolheffer te worden vergoed.

De vergoeding van de EETS-aanbieders wordt berekend aan de hand van een methode die transparant en niet-discriminerend is en identiek is voor alle EETS-aanbieders die voor een bepaald EETS-gebied zijn geaccrediteerd.

In EETS-gebieden met een hoofddienstaanbieder heeft de methode, vermeld in het tweede lid, dezelfde structuur als de methode voor het berekenen van de vergoeding van vergelijkbare diensten die worden verleend door de hoofddienstaanbieder. Daarbij kan het bedrag van de vergoeding verschillen, als dat wordt gerechtvaardigd door:

- 1° de kosten in verband met specifieke eisen en verplichtingen die de hoofddienstaanbieder heeft en de EETS-aanbieder niet;
- 2° de noodzaak om van de vergoeding van EETS-aanbieders de vaste kosten af te trekken die de tolheffer oplegt op grond van de kosten die de tolheffer maakt door in zijn EETS-gebied een EETS-conform systeem beschikbaar te stellen, te bedienen en te onderhouden, met inbegrip van de accreditatiekosten, als die kosten niet in het tolgeld zijn opgenomen.

Art. 24. Entiteiten die toldiensten aanbieden, houden een financiële administratie bij waarin een duidelijk onderscheid kan worden gemaakt tussen de kosten en inkomsten in verband met het verlenen van toldiensten en de kosten en inkomsten in verband met andere activiteiten.

De informatie over de kosten en inkomsten in verband met het verlenen van toldiensten wordt op verzoek aan de bevoegde bemiddelende of rechterlijke instantie meegedeeld.

Het compenseren van verliezen op activiteiten die worden verricht in de hoedanigheid van toldienstaanbieder met de inkomsten of winsten uit andere activiteiten en omgekeerd alsook het dragen van kosten van activiteiten die worden verricht in de hoedanigheid van toldienstaanbieder met de inkomsten of winsten uit andere activiteiten en omgekeerd zijn verboden.

HOOFDSTUK 7. — *De inning van de tolgelden*

Art. 25. De tolheffers innen van de EETS-gebruikers niet meer tolgeld dan het tolgeld dat verschuldigd is aan een tolheffer.

De bepaling in het eerste lid laat de mogelijkheid van restituties of kortingen door de tolheffers om het gebruik van elektronische tolbetalingen te stimuleren onverlet. Restituties of kortingen aan EETS-gebruikers zijn transparant, worden openbaar aangekondigd en zijn onder dezelfde voorwaarden beschikbaar voor alle EETS-gebruikers.

Art. 26. Een tolheffer kan eisen dat de EETS-aanbieder de tolgelden aanrekent of factureert aan de EETS-gebruiker in naam van en voor rekening van de tolheffer. De EETS-aanbieder voldoet aan die eis.

Als een tolheffer afziet van de eis, vermeld in het eerste lid, maakt de EETS-overeenkomst tussen de tolheffer en de EETS-aanbieder het mogelijk dat de factuur voor het tolgeld dat verschuldigd is voor het gebruik van een EETS-gebied, rechtstreeks door de EETS-aanbieder aan de EETS-gebruiker wordt gestuurd.

Art. 27. EETS-aanbieders verschaffen een van de volgende soorten informatie aan tolheffers van het EETS-gebied in kwestie:

- 1° de informatie die tolheffers nodig hebben voor het berekenen en heffen van wegentol op de voertuigen van EETS-gebruikers;
- 2° de informatie die tolheffers nodig hebben om de berekening te kunnen verifiëren van de wegentol die door de EETS-aanbieders is gegeven op de voertuigen van EETS-gebruikers.

Tolheffers in tolheffingssystemen die werken op basis van microgolven, delen onderbouwde tolmeldingen aan de EETS-aanbieders mee met betrekking tot de verschuldigde tolgelden van hun EETS-gebruikers.

Art. 28. De tolheffer kan van een EETS-aanbieder betaling eisen voor elke onderbouwde tolmelding en voor elke onderbouwde niet-tolmelding die betrekking heeft op een rekening van de EETS-gebruiker die de EETS-aanbieder beheert.

Als de voertuigclassificatie die de EETS-aanbieder gebruikt voor het vaststellen van het toltarief dat geldt voor een voertuig, afwijkt van die van een tolheffer, prevaleert de classificatie van de tolheffer, tenzij wordt aangetoond dat er sprake is van een fout.

HOOFDSTUK 8. — *Bijkomende verplichtingen van de EETS-aanbieder*

Art. 29. Geregistreerde EETS-aanbieders maken via elektronische weg de volgende informatie bekend:

1° de EETS-gebieden die ze bestrijken;

2° de wijzigingen daarvan;

3° de gedetailleerde, jaarlijks bijgewerkte plannen over de uitbreiding van diensten naar andere EETS-gebieden.

De plannen, vermeld in het eerste lid, 3°, worden voor het eerst bekendgemaakt binnen een maand na de dag waarop de EETS-aanbieder is geregistreerd.

Art. 30. EETS-aanbieders maken via elektronische weg het beleid openbaar dat ze toepassen bij het sluiten van dienstverleningsovereenkomsten met EETS-gebruikers.

Art. 31. EETS-aanbieders werken samen met de tolheffers en de door de Vlaamse Regering aangewezen instantie om overtreders van de verplichting om wegentol te betalen te identificeren.

Als de tolheffer vaststelt dat een wegentol niet is betaald, kan de tolheffer bij de EETS-aanbieder de gegevens opvragen over het voertuig dat betrokken is bij de niet-betaling van wegentol en over de houder en de eigenaar van dat voertuig. De EETS-aanbieder stelt die gegevens onmiddellijk ter beschikking aan de tolheffer van het EETS-gebied in kwestie en aan de door de Vlaamse Regering aangewezen instantie.

De tolheffer maakt de gegevens, vermeld in het tweede lid, niet bekend aan andere toldienstaanbieders. Als de tolheffer en een toldienstaanbieder deel uitmaken van één entiteit, worden de gegevens uitsluitend gebruikt voor het identificeren van vermeende overtreders.

Als de tolheffer of de door de Vlaamse Regering aangewezen instantie beslissen om in geval van niet-betaling van wegentol een afhandelingsprocedure in te stellen, brengt die tolheffer of die instantie de eigenaar, de houder van het voertuig of de persoon die anderszins geïdentificeerd is als degene die ervan verdacht wordt de wegentol niet te hebben betaald, daarvan op de hoogte in overeenstemming met het nationale en regionale recht en met vermelding van de juridische gevolgen ervan.

De kennisgeving, bedoeld in het vierde lid, vermeldt minstens de aard van het geval van niet-betaling van wegentol, de overtreden artikelen, het recht van beroep en toegang tot informatie en de geldende sancties voor een dergelijke overtreding en, in voorkomend geval, gegevens betreffende de apparatuur die is gebruikt om vast te stellen dat er geen wegentol is betaald.

De kennisgeving, bedoeld in het vierde lid, wordt, met het oog op de eerbiediging van de grondrechten, verstuurd in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig, voor zover dat beschikbaar is, of in één van de officiële talen van de lidstaat van inschrijving van het voertuig.

Art. 32. Een tolheffer kan bij een EETS-aanbieder de volgende gegevens opvragen, mits de tolheffer deze gegevens nodig heeft om zijn verplichtingen ten aanzien van de belastingautoriteiten na te komen:

1° de gegevens van alle voertuigen die eigendom zijn van of worden gehouden door eigenaars en houders van de voertuigen die met de EETS-aanbieder een dienstverleningsovereenkomst hebben gesloten, en die in een bepaalde periode hebben gereden in het EETS-gebied waarvoor de tolheffer verantwoordelijk is;

2° de gegevens van de eigenaars of houders van de voertuigen die met de EETS-aanbieder een dienstverleningsovereenkomst hebben gesloten, en die in een bepaalde periode hebben gereden in het EETS-gebied waarvoor de tolheffer verantwoordelijk is.

De EETS-aanbieder bezorgt de gevraagde gegevens uiterlijk twee dagen na ontvangst van het verzoek.

De tolheffer maakt de gegevens, vermeld in het eerste lid, niet bekend aan andere toldienstaanbieders. Als de tolheffer en een toldienstaanbieder deel uitmaken van één entiteit, worden de gegevens uitsluitend gebruikt om verplichtingen ten aanzien van de belastingautoriteiten na te komen.

Art. 33. Op eerste verzoek delen de toldienstaanbieders verkeersgegevens over hun EETS-gebruikers mee aan de instantie die de Vlaamse Regering aanwijst ten behoeve van het verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer. Deze verkeersgegevens worden niet gebruikt om de klanten te identificeren.

HOOFDSTUK 9. — *Bescherming van gegevens*

Art. 34. Elke betrokkene als vermeld in artikel 4, 1), van de algemene verordening gegevensbescherming kan onverwijld informatie krijgen over de opgeslagen persoonsgegevens die zijn doorgestuurd ingevolge een verzoek tot mededeling van persoonsgegevens indien niet-betaling van wegentol als vermeld in artikel 31, tweede lid, van dit decreet, wordt vermoed, met inbegrip van de datum van het verzoek en de bevoegde autoriteit van het gewest op wiens grondgebied de niet-betaling is vastgesteld.

HOOFDSTUK 10. — *Bemiddeling*

Art. 35. De Vlaamse Regering, al dan niet in samenwerking met de regeringen van de andere gewesten, wijst een bemiddelende instantie aan of richt die op. Die instantie bemiddelt tussen:

1° tolheffers en de EETS-aanbieders die met die tolheffers EETS-overeenkomsten hebben gesloten;

2° tolheffers en de EETS-aanbieders die onderhandelen over een EETS-overeenkomst;

3° tolheffers en de EETS-aanbieders die geen overeenstemming kunnen bereiken over een EETS-overeenkomst.

De bemiddelende instantie heeft de volgende taken:

1° nagaan of de contractvoorwaarden die de tolheffer aan EETS-aanbieders oplegt niet-discriminerend zijn;

2° nagaan of de EETS-aanbieders conform artikel 23 worden vergoed;

3° alle relevante informatie opvragen bij tolheffers, EETS-aanbieders en derden die betrokken zijn bij EETS in het Vlaamse Gewest;

4° informatie uitwisselen met bemiddelende instanties van andere lidstaten over hun werkzaamheden, richtsnoeren en praktijken.

Art. 36. Een tolheffer of een EETS-aanbieder kan de bemiddelende instantie verzoeken tussenbeide te komen in geschillen over hun contractuele relatie of onderhandelingen.

De bemiddelende instantie bepaalt binnen een maand na de dag waarop ze het bemiddelingsverzoek heeft ontvangen, of ze over alle documenten beschikt die noodzakelijk zijn voor de bemiddeling.

De bemiddelende instantie brengt uiterlijk binnen zes maanden na de dag waarop ze het bemiddelingsverzoek heeft ontvangen, advies uit over het geschil.

HOOFDSTUK 11. — Slotbepalingen

Art. 37. Een registratie op grond van artikel 3 van de beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen wordt aangemerkt als een registratie conform artikel 10 van dit decreet.

Art. 38. Artikel 2 en 3, § 2, § 3 en § 4, van de wet van 21 december 2006 houdende omzetting van 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 worden opgeheven.

Art. 39. Dit decreet treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 3 juni 2022.

De Minister-president van de Vlaamse Regering

J. JAMBON

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed,

M. DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

L. PEETERS

Nota

Zitting 2021-2022

Documenten:

– Ontwerp van decreet : 1254 – Nr. 1

– Verslag : 1254 – Nr. 2

– Tekst aangenomen door de plenaire vergadering : 1254 – Nr. 3

Handelingen - Bespreking en aanneming: Vergadering van 1 juni 2022.

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2022/15253]

3 JUIN 2022. — Décret relatif aux systèmes de télépéage routier (1)

Le PARLEMENT FLAMAND a adopté et Nous, GOUVERNEMENT, sanctionnons ce qui suit :

DÉCRET relatif aux systèmes de télépéage routier

CHAPITRE 1^{er}. — Dispositions générales

Article 1^{er}. Le présent décret règle une matière régionale.

Art. 2. Le présent décret prévoit la transposition partielle 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.

Art. 3. Dans le présent décret, on entend par :

1° agrément : la confirmation par le percepteur de péages au prestataire du SET qu'il remplit toutes les conditions pour fournir le SET dans un secteur du SET ;

2° procédure d'agrément : la procédure définie et gérée par le percepteur de péages, à laquelle un prestataire du SET doit se soumettre avant de pouvoir fournir ce service dans un secteur du SET ;

3° règlement général sur la protection des données : le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ;

4° back-office : le système électronique central utilisé pour collecter, traiter et transmettre des informations dans le cadre d'un système de télépéage routier ;

5° organe de conciliation : l'organe visé à l'article 35, permettant la médiation entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET liés par contrat ou en cours de négociations contractuelles avec ces percepteurs de péages ;

6° équipement embarqué : tout composant matériel ou logiciel installé ou transporté à bord d'un véhicule et utilisé dans le cadre du service de péage afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir ou transmettre des données à distance ;

7° contrat de services : l'accord entre l'utilisateur du SET ou le détenteur du véhicule et le prestataire de service de péage, qui doit être conclu avant l'utilisation de toute route du secteur du SET par ce véhicule ;

8° Service européen de télépéage, SET en abrégé : le service de péage fourni, en vertu d'un contrat de services, par un prestataire du SET à un utilisateur du SET dans un ou plusieurs secteurs du SET ;

9° prestataire du SET : le prestataire de services de péage enregistré dans son État membre d'établissement qui, en vertu d'un contrat de services distinct, donne accès au SET à un utilisateur du SET pour une ou plusieurs classes de véhicules, transfère les péages au percepteur de péages concerné et conclut à cet égard un contrat de SET avec le percepteur de péages ;

10° système conforme au SET : l'ensemble des éléments d'un système de télépéage routier particulièrement nécessaires pour l'intégration des prestataires du SET dans le système et le fonctionnement du SET ;

11° secteur du SET : une route, un réseau routier, un ouvrage d'art, tel qu'un pont ou un tunnel, ou un transbordeur, au niveau duquel des péages sont perçus au moyen d'un système de télépéage routier ;

12° déclaration de secteur de SET : la déclaration visée à l'article 13, par laquelle un percepteur de péages définit les conditions générales auxquelles les prestataires du SET doivent répondre pour avoir accès au secteur du SET concerné ;

13° utilisateur du SET : la personne physique ou morale soumise à la redevance routière qui dispose d'un contrat auprès d'un prestataire du SET afin d'accéder au SET ;

14° contrat de SET : le contrat conclu entre un prestataire du SET et le percepteur de péages d'un secteur du SET afin de fournir des services de péage ;

15° la directive SET : 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 ;

16° système de télépéage routier : le système de perception de péage dans le cadre duquel l'obligation de payer le péage est exclusivement déclenchée par la détection automatique de la présence du véhicule ou d'éléments de ce véhicule à un certain endroit par communication à distance avec l'équipement embarqué dans le véhicule ou par reconnaissance automatique de la plaque d'immatriculation ;

17° règlement délégué (UE) 2020/203 : règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission du 28 novembre 2019 concernant la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés ;

18° aptitude à l'emploi : la capacité d'un constituant d'interopérabilité à fournir et à maintenir une performance spécifiée lorsqu'il est en service et intégré de façon représentative dans le SET en relation avec le système d'un percepteur de péages ;

19° prestataire de services principal : le prestataire de services de péage ayant des obligations spécifiques, comme l'obligation de conclure des contrats de services avec tous les utilisateurs intéressés, ou des droits spécifiques, comme le droit à une rémunération spécifique ou à un contrat de longue durée garanti, différents des droits et obligations des prestataires du SET ;

20° détenteur du véhicule :

a) la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule ou le véhicule tracteur a été immatriculé auprès de l'autorité belge ou étrangère chargée de l'immatriculation des véhicules ;

b) si aucune immatriculation n'a été enregistrée, la personne qui dispose effectivement du véhicule ou du véhicule tracteur ;

c) par dérogation aux points a) et b), le détenteur du véhicule peut, s'il met le véhicule, 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 ;

21° système modifié en profondeur : un système de télépéage routier existant qui a fait ou fait l'objet d'un changement imposant aux prestataires du SET d'apporter aux constituants d'interopérabilité en service des modifications, telles que la reprogrammation ou l'adaptation des interfaces de leur back-office, d'une telle ampleur qu'un nouvel agrément est nécessaire ;

22° constituant d'interopérabilité : les composants élémentaires, groupes de composants, sous-ensembles ou ensembles complets d'équipements intégrés ou destinés à être intégrés dans le SET, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du service, y compris les éléments matériels et immatériels comme les logiciels ;

23° véhicule utilitaire léger : le véhicule ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes ;

24° État membre : un État membre de l'Espace économique européen ;

25° État membre d'immatriculation : l'État membre dans lequel est immatriculé le véhicule pour lequel la redevance routière doit être acquittée ;

26° défaut de paiement d'une redevance routière : l'infraction par laquelle le détenteur du véhicule ne s'acquitte pas d'une redevance routière dans un État membre, au sens des dispositions de cet État membre ;

27° données du contexte de péage : les informations, définies par le percepteur de péages responsable, qui sont nécessaires pour établir le péage dû au titre de la circulation d'un véhicule dans un secteur du SET spécifique, et conclure la transaction de péage ;

28° service de péage : le service qui permet aux utilisateurs du SET et aux détenteurs des véhicules d'utiliser un véhicule dans un ou plusieurs secteurs du SET en vertu d'un contrat de services unique et, au besoin, disposant d'un équipement embarqué, et qui comprend :

a) le cas échéant, fournir un équipement embarqué personnalisé aux utilisateurs et assurer la maintenance de ses fonctionnalités ;

b) garantir que le percepteur de péages reçoit le péage dû par l'utilisateur ;

c) fournir les moyens de paiement à l'utilisateur ou accepter un moyen de paiement existant ;

d) percevoir le péage auprès de l'utilisateur ;

e) gérer les relations de clientèle avec l'utilisateur ;

f) mettre en œuvre et respecter les politiques en matière de sécurité et de protection de la vie privée applicables aux systèmes de péage routier ;

29° prestataire de services de péage : le prestataire du SET ou le prestataire de services principal qui fournit des services de péage dans un ou plusieurs secteurs du SET pour une ou plusieurs classes de véhicules ;

30° péage : la redevance routière ;

31° perceuteur de péages : l'entité publique ou privée qui prélève des péages pour la circulation des véhicules dans un secteur du SET en Région flamande ;

32° déclaration de péage : déclaration à un perceuteur de péages dans un format convenu entre le prestataire de services de péage et le perceuteur de péages qui confirme la présence d'un véhicule dans un secteur du SET ;

33° règlement d'exécution 2020/204 : règlement d'exécution (UE) 2020/204 de la Commission du 28 novembre 2019 relatif à des obligations détaillées incombant aux prestataires du service européen de télépéage, au contenu minimal de la déclaration de secteur de service européen de télépéage, aux interfaces électroniques, aux exigences applicables aux constituants d'interopérabilité, et abrogeant la décision 2009/750/CE ;

34° véhicule : le véhicule motorisé ou un ensemble de véhicules articulés destiné à servir ou utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises ;

35° paramètres de classification du véhicule : les informations relatives au véhicule en fonction desquelles les péages sont calculés à partir des données du contexte de péage ;

36° redevance routière : la redevance qui doit être acquittée par l'utilisateur du SET ou par le détenteur du véhicule pour emprunter une route, un réseau routier, un ouvrage d'art, tel qu'un pont ou un tunnel, ou un transbordeur ;

37° véhicule utilitaire lourd : le véhicule ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes.

Art. 4. Le présent décret s'applique aux secteurs du SET situés en Région flamande.

Les articles 5 à 39 inclus ne s'appliquent pas :

1° aux systèmes de télépéage routier non électroniques ;

2° aux petits systèmes de télépéage routier strictement locaux, pour lesquels les coûts d'adaptation aux dispositions des articles 6 à 39 seraient disproportionnés par rapport aux recettes générées.

Le présent décret ne s'applique pas aux redevances de stationnement.

CHAPITRE 2. — *Technologies utilisées*

Art. 5. Tout nouveau système de télépéage routier utilisant un équipement embarqué doit utiliser une ou plusieurs des technologies suivantes pour le traitement des transactions de télépéage :

1° la localisation par satellite ;

2° la communication mobile ;

3° la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz.

Les systèmes de télépéage routier existants pour lesquels un équipement embarqué doit être utilisé ou installé et qui utilisent d'autres technologies doivent être conformes à l'exigence visée à l'alinéa premier, si des améliorations technologiques substantielles sont apportées à ce système de télépéage routier.

En vue du développement technique du SET, le Gouvernement flamand peut demander l'autorisation de la Commission européenne au sens de l'article 22, paragraphe 3, de la directive SET, de déroger à une ou plusieurs dispositions du présent décret afin d'appliquer, dans des zones limitées des secteurs à télépéage flamands, des systèmes de péage pilotes pour l'utilisation de nouvelles technologies de perception de péage ou de nouveaux concepts de péage. Les prestataires du SET ne sont pas tenus de participer aux systèmes de péage pilotes.

Art. 6. Sous réserve de l'alinéa six, les prestataires du SET mettent à la disposition des utilisateurs du SET un équipement embarqué qui remplit les conditions suivantes :

1° il est apte à être utilisé ;

2° il est interopérable ;

3° il est conforme aux exigences de l'arrêté royal du 25 mars 2016 relatif à la mise à disposition sur le marché d'équipements hertziens et de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 2016 relatif à la compatibilité électromagnétique, et peut communiquer avec les systèmes de télépéage routier qui répondent à toutes les conditions suivantes :

a) ils utilisent les technologies visées à l'article 5, alinéa premier ;

b) ils sont utilisés dans les secteurs du SET des États membres dans lesquels le prestataire du SET fournit des services de péage.

L'équipement embarqué qui utilise la technologie de la localisation par satellite et mis sur le marché en Région flamande après l'entrée en vigueur du présent décret doit être compatible avec les services de localisation fournis par le système Galileo et Egnos.

L'équipement embarqué peut utiliser ses propres matériels et logiciels, utiliser des éléments d'autres matériels et logiciels présents dans le véhicule, ou les deux à la fois.

Aux fins de la communication avec d'autres systèmes matériels présents dans le véhicule, l'équipement embarqué peut recourir à des technologies autres que celles visées à l'article 5, alinéa premier, pour autant que la sécurité, la qualité de service et la protection de la vie privée soient assurées.

L'équipement embarqué facilitant l'exploitation de services autres que le péage ne peut pas entraver l'exploitation des services de péage dans un secteur du SET.

Jusqu'au 31 décembre 2027, les prestataires du SET peuvent également fournir aux utilisateurs de véhicules légers des équipements embarqués pouvant fonctionner avec la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz uniquement, à utiliser dans des secteurs du SET qui ne requièrent pas le recours aux technologies de localisation par satellite ou de communications mobiles.

CHAPITRE 3. — *Droits des utilisateurs du SET*

Art. 7. Les utilisateurs du SET peuvent souscrire au SET par l'intermédiaire de tout prestataire du SET, indépendamment de leur nationalité, de leur État membre de résidence ou de l'État membre d'immatriculation du véhicule.

Avant que les utilisateurs du SET ne souscrivent le contrat de services avec un prestataire du SET, ils sont informés par écrit des moyens de paiement valables et du traitement de leurs données à caractère personnel et des droits en découlant, conformément au règlement général sur la protection des données et à la législation applicable sur la protection de la vie privée.

Le SET est fourni aux utilisateurs du SET en tant que service continu unique. Un service continu unique signifie que les deux conditions suivantes sont remplies :

1° une fois que les paramètres de classification du véhicule, y compris les paramètres variables, ont été enregistrés ou introduits, ou les deux, aucune autre intervention humaine à l'intérieur du véhicule n'est nécessaire au cours d'un trajet à moins qu'il n'y ait modification des caractéristiques du véhicule ;

2° l'interaction entre l'utilisateur et un équipement embarqué particulier reste la même quel que soit le secteur du SET.

Les utilisateurs du SET n'ont aucune autre interaction avec les percepteurs de péages dans le cadre du SET, à l'exception des interactions suivantes :

1° le processus de facturation conformément à l'article 26 ;

2° les processus de contrôle.

Les interactions entre utilisateurs et prestataires du SET, ou leur équipement embarqué, peuvent être spécifiques à chaque prestataire du SET sans compromettre l'interopérabilité du SET.

Art. 8. Si deux équipements embarqués, ou plus, sont installés ou transportés à bord d'un véhicule, il incombe à l'utilisateur du SET d'utiliser ou d'activer l'équipement embarqué pertinent pour un secteur du SET concerné.

Art. 9. Lorsque les utilisateurs du SET paient un péage au prestataire du SET avec lequel ils ont souscrit un contrat de services, ils remplissent leur obligation de paiement envers le percepteur de péages concerné.

CHAPITRE 4. — *Enregistrement des prestataires du SET et registre du SET*

Art. 10. Une entité établie en Région flamande peut demander à l'entité désignée à cette fin par le Gouvernement flamand, en coopération ou non avec les gouvernements des autres régions, à être enregistrée en tant que prestataire du SET dans le registre du SET visé à l'article 11.

L'enregistrement est accordé si l'entité visée à l'alinéa premier, satisfait à l'ensemble des conditions suivantes :

1° détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente ;

2° disposer des équipements techniques requis et de la déclaration CE ou d'un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité aux spécifications ;

3° justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans d'autres domaines pertinents ;

4° avoir la capacité financière appropriée ;

5° tenir à jour un plan de gestion globale des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins ;

6° jouir d'une bonne réputation.

L'entité visée à l'alinéa premier, vérifie au moins une fois par an que les prestataires du SET enregistrés conformément à l'alinéa premier, remplissent toujours les conditions visées à l'alinéa deux, 1° et 4° à 6°. Le prestataire du SET collabore à cette vérification.

L'entité visée à l'alinéa premier, met à jour le registre du SET visé à l'article 11, sur la base de l'examen visé à l'alinéa trois, et y inclut également les conclusions de l'audit visé à l'alinéa deux, 5°.

Si l'entité visée à l'alinéa premier, constate qu'un prestataire du SET ne remplit plus les conditions visées à l'alinéa deux, ou si le prestataire du SET ne remplit plus les conditions visées à l'article 21, alinéas premier et deux, l'entité visée à l'alinéa premier, peut retirer l'enregistrement du prestataire du SET.

Le Gouvernement flamand et l'entité visée à l'alinéa premier, ne sont pas responsables des actions des prestataires du SET figurant dans le registre du SET visé à l'article 11.

Art. 11. L'entité visée à l'article 10, alinéa premier, tient un registre du SET contenant les informations suivantes :

1° les secteurs du SET en Région flamande, avec des informations concernant :

a) les percepteurs de péages correspondants ;

b) les technologies de perception de péage employées ;

c) les données du contexte de péage ;

d) la déclaration de secteur de SET ;

e) les prestataires du SET ayant conclu des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant sur les secteurs du SET en question ;

2° les prestataires du SET enregistrés conformément à l'article 10 ;

3° les coordonnées du bureau de contact des prestataires du SET, y compris une adresse électronique et un numéro de téléphone.

Le percepteur de péages responsable d'un secteur du SET transmet les données relatives à un secteur du SET visées à l'alinéa premier, 1°, et toute modification de celles-ci à l'entité visée à l'article 10, alinéa premier.

L'entité visée à l'article 10, alinéa premier, prend des mesures en vue de garantir l'exactitude, l'actualité et l'exhaustivité du registre du SET. Un percepteur de péages ou un prestataire du SET qui a des doutes justifiés quant à l'exactitude des données enregistrées dans le registre du SET est tenu de signaler ces doutes et les raisons qui les motivent à l'entité visée à l'article 10, alinéa premier.

Le registre du SET est accessible au public par voie électronique.

À la fin de chaque année civile, l'entité visée à l'article 10, alinéa premier, communique le registre du SET par voie électronique à la Commission européenne.

CHAPITRE 5. — Agrément et procédure d'agrément

Art. 12. Sous réserve de l'alinéa deux, les percepteurs de péages accréditent de manière non discriminatoire tout prestataire du SET souhaitant fournir le SET dans un ou plusieurs des secteurs du SET dont ils sont responsables.

Le percepteur de péages n'accorde l'accréditation à un prestataire du SET dans son secteur du SET que s'il remplit les obligations et les conditions générales énoncées dans la déclaration de secteur de SET.

Les percepteurs de péages collaborent de manière non discriminatoire avec les prestataires du SET, les fabricants ou les entités notifiées en vue d'évaluer l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans leurs secteurs du SET.

Art. 13. Les percepteurs de péages et les futurs percepteurs de péages établissent et tiennent à jour une déclaration de secteur de SET.

La déclaration de secteur de SET comprend tous les éléments suivants :

- 1° les conditions générales d'accès des prestataires du SET au secteur du SET du percepteur de péages ;
- 2° les conditions procédurales, y compris les conditions commerciales, notamment la méthode de calcul de la rémunération des prestataires du SET ;
- 3° la planification détaillée de la procédure d'évaluation ou de réévaluation de la conformité aux spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité avec le contenu et le format des déclarations CE, ainsi que la durée indicative de la procédure de (ré)agrément ;
- 4° les autres exigences visées à l'annexe II du règlement d'exécution 2020/204.

Art. 14. Un futur percepteur de péages responsable d'un nouveau système de télépéage routier mis en service, publie la déclaration de secteur de SET suffisamment à l'avance pour permettre d'agréer les prestataires du SET intéressés au plus tard un mois avant le lancement opérationnel du système, compte tenu de la planification détaillée et de la durée indicative visées à l'article 13, alinéa deux, 3°.

Un percepteur de péages responsable d'un système de télépéage routier existant modifié en profondeur, publie la nouvelle déclaration de secteur de SET suffisamment à l'avance pour permettre d'agréer les prestataires du SET intéressés au plus tard un mois avant le lancement opérationnel du système modifié et pour que les prestataires du SET déjà agréés puissent adapter leurs constituants d'interopérabilité aux nouvelles exigences et obtenir un nouvel agrément au plus tard un mois avant le lancement opérationnel du système modifié, compte tenu de la planification détaillée et de la durée indicative visées à l'article 13, alinéa deux, 3°.

Art. 15. Un percepteur de péages met en place un environnement de test permettant aux prestataires du SET, aux prestataires du SET candidats ou à leurs mandataires, de vérifier que leurs équipements embarqués sont aptes à l'emploi dans le secteur du SET du percepteur de péages et d'obtenir une certification des résultats concluants des tests concernés.

Les percepteurs de péages peuvent utiliser un environnement de test pour différents secteurs du SET.

Les percepteurs de péages peuvent permettre à un mandataire de vérifier l'aptitude à l'emploi d'un type d'équipements embarqués pour le compte de plusieurs prestataires du SET ou prestataires du SET candidats.

Les percepteurs de péages peuvent demander aux prestataires du SET, aux prestataires du SET candidats ou à leurs mandataires d'assumer le coût des tests.

Art. 16. Les percepteurs de péages autorisent dans leurs secteurs du SET tout équipement embarqué utilisé par les prestataires du SET avec lesquels ils ont conclu un contrat de SET si toutes les conditions suivantes sont remplies :

- 1° l'équipement est conforme aux exigences de l'arrêté royal du 25 mars 2016 relatif à la mise à disposition sur le marché d'équipements hertziens et de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 2016 relatif à la compatibilité électromagnétique, et a été certifié conformément à la procédure fixée à l'annexe III du règlement d'exécution 2020/204 ;
- 2° l'équipement ne figure pas sur une liste d'équipements embarqués déclarés invalides telle que visée à l'article 22.

Art. 17. En cas de dysfonctionnement du SET imputable au percepteur de péages, celui-ci fournit un service en mode dégradé. Le percepteur de péages veille à ce que les véhicules dotés de l'équipement embarqué visé à l'article 16, puissent circuler en toute sécurité, en subissant un retard minime et sans être soupçonnés d'un défaut de paiement d'une redevance routière.

Art. 18. Les composants d'interopérabilité d'un système de télépéage doivent répondre aux deux conditions suivantes :

- 1° les conditions fixées à l'annexe II du règlement délégué 2020/203 et à l'annexe III du règlement d'exécution 2020/204 ;
- 2° les conditions, visées à l'article 6.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa premier de l'article 19 :

- 1° la mise sur le marché, aux fins d'utilisation dans le cadre du SET, de constituants d'interopérabilité qui portent le marquage CE ou sont couverts par une déclaration de conformité aux spécifications ou une déclaration d'aptitude à l'emploi, ou les deux, n'est pas interdite, limitée ou empêchée ;
- 2° les constituants d'interopérabilité ne sont pas soumis aux vérifications déjà effectuées dans le cadre de la procédure de contrôle de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi ou les deux.

Art. 19. Le Gouvernement flamand peut, en coopération ou non avec les autres gouvernements régionaux, limiter le domaine d'application des constituants d'interopérabilité ou en interdire l'utilisation pour un système de télépéage, même s'ils ont été mis sur le marché avec le marquage CE et sont utilisés conformément à leur destination, s'il est prévu qu'ils ne satisfont pas aux exigences d'interopérabilité de ce système de télépéage visées à l'article 18.

Le Gouvernement flamand informe sans délai la Commission européenne d'une telle décision, visée à l'alinéa premier. Dans cette notification, le Gouvernement flamand mentionne les raisons et précise si le défaut de conformité est dû à une mauvaise application des spécifications techniques ou à l'insuffisance des spécifications techniques.

Le Gouvernement flamand invite le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne à remettre le constituant d'interopérabilité en conformité aux spécifications ou à rétablir son aptitude à l'emploi, ou les deux, conformément aux règles applicables et en informe la Commission européenne et les autres États membres de l'Union européenne.

Les décisions visées à l'alinéa premier, et les décisions du percepteur de péages concernant l'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité sont motivées. Le Gouvernement flamand notifie ces décisions au fabricant, au prestataire du SET ou à leurs mandataires dans les meilleurs délais, en indiquant les voies de recours possibles et les délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

Art. 20. Le Gouvernement flamand peut, en coopération ou non avec les autres gouvernements régionaux, désigner une ou plusieurs entités chargées d'exécuter, ou de superviser, la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité tels que visés à l'annexe III du règlement d'exécution 2020/204, qui doivent répondre aux exigences visées à l'annexe III du règlement délégué 2020/203.

Le Gouvernement flamand notifie à la Commission européenne et aux autres États membres de l'Union européenne les entités désignées en vertu de l'alinéa premier. Dans cette notification, le Gouvernement flamand indique les compétences de ces entités et les numéros d'identification qu'il a reçus au préalable de la Commission européenne.

Lorsqu'une entité visée à l'alinéa premier, ne remplit plus les critères visés à l'alinéa premier, le Gouvernement flamand retire l'agrément de cette entité et en informe la Commission européenne et les autres États membres de l'Union européenne.

CHAPITRE 6. — *Passation de marchés pour les percepteurs de péages et les prestataires du SET*

Art. 21. Les prestataires du SET qui sont accrédités ou de nouveau accrédités concluent un contrat de SET avec les percepteurs de péages couvrant tous les secteurs du SET sur le territoire belge dans les 24 mois suivant le premier contrat de SET couvrant un secteur du SET sur le territoire belge et maintiennent ce contrat pour tous ces secteurs du SET.

Les prestataires du SET qui sont accrédités ou de nouveau accrédités concluent un contrat de SET avec les percepteurs de péages couvrant tous les secteurs du SET sur le territoire d'au moins quatre États membres dans les 36 mois suivant leur enregistrement en tant que prestataire du SET, tel que visé à l'article 10, et maintiennent ce contrat.

Un prestataire du SET qui n'est pas en mesure de poursuivre sa couverture d'un secteur du SET, en raison du non-respect du présent décret par le percepteur de péages, rétablit sa couverture du secteur en question dès que possible après que le percepteur de péages a remédié à la défaillance.

Les alinéas premier et deux ne s'appliquent pas aux secteurs du SET pour lesquels le percepteur de péages responsable ne remplit pas les conditions visées à l'article 12, alinéa premier, deux ou trois.

Un percepteur de péages responsable d'un secteur du SET dans lequel la technologie, visée à l'article 5, alinéa premier, n'est pas appliquée ou ne remplit pas les exigences techniques ou procédurales, entre en consultation avec le prestataire du SET qui demande son accréditation ou sa nouvelle accréditation.

Les prestataires du SET ne sont pas tenus de recourir à des processus ou solutions techniques spécifiques qui portent atteinte à l'interopérabilité de leurs constituants d'interopérabilité avec des systèmes de télépéage routier dans d'autres secteurs du SET.

Art. 22. Les prestataires du SET tiennent une liste des équipements embarqués déclarés invalides liés à leurs contrats de SET et aux utilisateurs du SET avec lesquels ils ont souscrit un contrat de services.

La déclaration de secteur de SET et, le cas échéant, le contrat de SET déterminent l'ensemble des éléments suivants :

- 1° le nombre d'entrées sur la liste des équipements embarqués déclarés invalides ;
- 2° le format de la liste ;
- 3° la fréquence de mise à jour.

La liste des équipements embarqués déclarés invalides est tenue à jour conformément à la législation applicable sur la protection de la vie privée.

Un prestataire du SET qui a transmis à un percepteur de péages une liste d'équipements embarqués déclarés invalides ne peut être tenu responsable du paiement des péages encourus à partir de la notification du fait de l'utilisation de ces équipements déclarés invalides.

Art. 23. Les prestataires du SET ont droit à une rémunération de la part du percepteur de péages.

La rémunération des prestataires du SET est calculée selon une méthode transparente, non-discriminatoire et identique pour tous les prestataires du SET agréés pour un secteur du SET particulier.

Dans les secteurs du SET comptant un prestataire de services principal, la méthode visée à l'alinéa deux, suit la même structure que la méthode de calcul de la rémunération de services comparables fournis par le prestataire de services principal. Ce faisant, le montant de la rémunération peut varier, pour autant que cela soit justifié par :

1° le coût lié aux exigences et obligations spécifiques du prestataire de services principal et non des prestataires du SET ;

2° la nécessité de déduire de la rémunération des prestataires du SET les redevances fixes imposées par le percepteur de péages sur la base des coûts encourus par celui-ci pour fournir, exploiter et tenir à jour un système conforme au SET dans son secteur du SET, y compris les coûts d'agrément, lorsque ces coûts ne sont pas compris dans le péage.

Art. 24. Les entités offrant des services de péage tiennent une comptabilité permettant une distinction claire entre les coûts et les recettes liés à la fourniture de services de péage et ceux liés à d'autres activités.

L'information sur les coûts et les recettes liés à la fourniture de services de péage est communiquée, sur demande, à l'organe de conciliation ou à l'organe juridictionnel compétent.

La compensation des pertes sur les activités exercées en qualité de prestataire de services de péage par des recettes ou des bénéfices provenant d'autres activités et inversement ainsi que la prise en charge des coûts des activités exercées en qualité de prestataire de services de péage par des recettes ou des bénéfices provenant d'autres activités et inversement sont interdites.

CHAPITRE 7. — *La perception des péages*

Art. 25. Les percepteurs de péages ne peuvent percevoir auprès des utilisateurs du SET plus de péages que ceux qui sont dus à un percepteur de péages.

La disposition de l'alinéa premier ne porte pas préjudice à la possibilité offerte aux percepteurs de péages d'accorder des réductions ou remises pour encourager l'utilisation du télépéage. Les réductions ou remises aux utilisateurs du SET sont transparentes, annoncées publiquement et proposées, dans les mêmes conditions, à tous les utilisateurs du SET.

Art. 26. Un percepteur de péages peut exiger du prestataire du SET qu'il impute ou facture les péages à l'utilisateur du SET au nom et pour le compte du percepteur de péages. Le prestataire du SET répond à cette exigence.

Lorsqu'un percepteur de péages renonce à l'exigence visée à l'alinéa premier, le contrat de SET entre le percepteur de péages et le prestataire du SET doit permettre que la facture du péage dû pour l'utilisation d'un secteur du SET soit envoyée par le prestataire du SET directement à l'utilisateur du SET.

Art. 27. Les prestataires du SET fournissent l'un des types d'information suivants aux percepteurs de péages du secteur du SET en question :

1° les informations nécessaires aux percepteurs de péages pour calculer et appliquer la redevance routière aux véhicules des utilisateurs du SET ;

2° les informations nécessaires aux percepteurs de péages pour leur permettre de vérifier le calcul de la redevance routière appliquée aux véhicules des utilisateurs du SET par les prestataires du SET.

Les percepteurs de péages qui emploient les systèmes de péage par micro-ondes communiquent aux prestataires du SET des déclarations de péage justifiées pour les péages dus par leurs utilisateurs du SET.

Art. 28. Le percepteur de péages peut exiger un paiement d'un prestataire du SET pour toute déclaration de péage justifiée et pour toute non-déclaration de péage justifiée concernant tout compte d'utilisateur du SET géré par ce prestataire du SET.

Lorsqu'aux fins d'établir le tarif de péage applicable à un véhicule donné, il existe une divergence entre la classification du véhicule utilisée par le prestataire du SET et celle déterminée par le percepteur de péages, cette dernière prévaut, à moins qu'une erreur ne puisse être établie.

CHAPITRE 8. — *Obligations supplémentaires du prestataire du SET*

Art. 29. Les prestataires du SET enregistrés mettent à disposition les informations suivantes par voie électronique :

1° les secteurs du SET qu'ils couvrent ;

2° leurs modifications ;

3° les projets détaillés, mis à jour annuellement, sur l'extension des services à d'autres secteurs du SET.

Les projets visés à l'alinéa premier, 3°, sont publiés pour la première fois dans un délai d'un mois suivant la date d'enregistrement du prestataire du SET.

Art. 30. Les prestataires du SET rendent publique par voie électronique leurs conditions contractuelles vis-à-vis des utilisateurs du SET.

Art. 31. Les prestataires du SET coopèrent avec les percepteurs de péages et l'entité désignée par le Gouvernement flamand pour identifier les contrevenants eu égard à l'obligation de payer des redevances routières.

Lorsque le percepteur de péages constate qu'une redevance routière n'a pas été payée, il peut demander au prestataire du SET les données sur le véhicule impliqué dans le non-paiement de la redevance routière et sur le détenteur et le propriétaire de ce véhicule. Le prestataire du SET met immédiatement ces informations à la disposition du percepteur de péages du secteur du SET en question et de l'entité désignée par le Gouvernement flamand.

Le percepteur de péages ne divulgue pas les données visées à l'alinéa deux, à d'autres prestataires de services de péage. Lorsque le percepteur de péages forme une entité avec un prestataire de services de péage, les données sont utilisées aux seules fins de l'identification des personnes soupçonnées d'avoir commis une infraction.

Lorsque le percepteur de péages ou l'entité désignée par le Gouvernement flamand décide d'engager des poursuites en cas de défaut de paiement d'une redevance routière, ce percepteur de péages ou cette entité informe le propriétaire, le détenteur du véhicule ou toute autre personne identifiée soupçonnée de ne pas s'être acquittée de la redevance routière, conformément à la législation nationale et régionale, et des conséquences juridiques qui en découlent.

La notification visée à l'alinéa quatre, indique au moins la nature du défaut de paiement d'une redevance routière, les articles enfreints, les droits de recours et d'accès à l'information ainsi que les sanctions applicables à cette infraction et, le cas échéant, les informations sur le dispositif utilisé pour détecter le défaut de paiement d'une redevance routière.

Afin de garantir le respect des droits fondamentaux, la notification visée à l'alinéa quatre, est envoyée dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans l'une des langues officielles de l'État membre d'immatriculation.

Art. 32. Un percepteur de péages peut demander les données suivantes à un prestataire du SET, pour autant que le percepteur de péages en ait besoin pour se conformer à ses obligations envers les autorités fiscales :

1° les données relatives à tous les véhicules qui appartiennent à des personnes qui ont conclu un contrat de service avec le prestataire du SET ou sont détenus par celles-ci et qui, au cours d'une période donnée, ont circulé dans le secteur du SET dont le percepteur de péages est responsable ;

2° les données relatives aux propriétaires ou détenteurs des véhicules qui ont conclu un contrat de service avec le prestataire du SET et qui, au cours d'une période donnée, ont circulé dans le secteur du SET dont le percepteur de péages est responsable.

Le prestataire du SET communique les données sollicitées au plus tard deux jours après en avoir reçu la demande.

Le percepteur de péages ne divulgue pas les données visées à l'alinéa premier, à d'autres prestataires de services de péage. Lorsque le percepteur de péages forme une entité avec un prestataire de services de péage, les données sont utilisées aux seules fins de se conformer aux obligations envers les autorités fiscales.

Art. 33. Sur première demande, les prestataires de services de péage communiquent des données de trafic relatives à leurs utilisateurs du SET à l'entité désignée par le Gouvernement flamand aux fins de la politique en matière de circulation et dans un but d'amélioration de la gestion du trafic. Ces données de trafic ne sont pas utilisées pour identifier les clients.

CHAPITRE 9. — Protection des données

Art. 34. Toute personne concernée visée à l'article 4, 1) du règlement général sur la protection des données a le droit d'obtenir, sans retard injustifié, des informations sur les données à caractère personnel stockées qui ont été transmises à la suite d'une demande de communication de données à caractère personnel en cas de soupçon d'un défaut de paiement d'une redevance routière, telles que visées à l'article 31, alinéa deux, du présent décret, y compris la date de la demande et l'entité compétente de la région sur le territoire de laquelle le défaut de paiement a été constaté.

CHAPITRE 10. — Médiation

Art. 35. Le Gouvernement flamand, en collaboration ou non avec les gouvernements des autres régions, désigne ou institue un organe de conciliation. Cet organe fait office de médiateur entre :

1° les percepteurs de péages et les prestataires du SET qui ont conclu des contrats de SET avec ces percepteurs de péages ;

2° les percepteurs de péages et les prestataires du SET qui négocient un contrat de SET ;

3° les percepteurs de péages et les prestataires du SET qui ne peuvent parvenir à un accord sur un contrat de SET.

L'organe de conciliation est chargé des missions suivantes :

1° vérifier le caractère non discriminatoire des conditions contractuelles imposées par le percepteur de péages à tout prestataire du SET ;

2° vérifier que les prestataires du SET sont rémunérés conformément à l'article 23 ;

3° demander les informations pertinentes aux percepteurs de péages, aux prestataires du SET et à toute tierce partie contribuant à la prestation du SET en Région flamande ;

4° échanger des informations avec les organes de conciliation d'autres États membres en ce qui concerne leurs travaux, leurs principes directeurs et leurs pratiques.

Art. 36. Un percepteur de péages ou un prestataire du SET peut demander à l'organe de conciliation d'intervenir dans tout différend concernant leurs relations ou négociations contractuelles.

L'organe de conciliation indique dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande d'intervention, s'il est en possession de tous les documents nécessaires à la médiation.

L'organe de conciliation rend son avis concernant le différend au plus tard six mois après réception de la demande d'intervention.

CHAPITRE 11. — Dispositions finales

Art. 37. Un enregistrement conformément à l'article 3 de 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 est considéré comme un enregistrement conformément à l'article 10 du présent décret.

Art. 38. Les articles 2 et 3, § 2, § 3 et 4 § , de 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 sont abrogés.

Art. 39. Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 3 juin 2022.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

Le Ministre flamand des Finances et du Budget, du Logement et du Patrimoine immobilier,

M. DIEPENDAELE

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

L. PEETERS

—
Note

Session 2021-2022

Documents :

– Projet de décret : 1254 – N° 1

– Rapport : 1254 – N° 2

– Texte adopté en séance plénière : 1254 – N° 3

Annales - Discussion et adoption : séance du 1^{er} juin 2022.