

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE BETREFFENDE DE INTEROPERABILITEIT VAN ELEKTRONISCHE TOLHEFFINGSSYSTEMEN VOOR HET WEGVERKEER	AVANT-PROJET D'ORDONNANCE CONCERNANT L'INTEROPÉRABILITÉ DES SYSTÈMES DE TÉLÉPÉAGE ROUTIER
De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
Op de voordracht van de Minister van Financiën en Begroting,	Sur la proposition du Ministre des Finances et du Budget,
Na beraadslaging,	Après délibération,
BESLUIT:	ARRÊTE:
De Minister van Financiën is ermee belast bij het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt:	Le Ministre des Finances est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont le texte suit :
INLEIDENDE TITEL	TITRE INTRODUCTIF
Art. 1. Aangelegenheid	Art. 1^{er}. Matière réglée
Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.	La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.
Art. 2. Voorwerp	Art. 2. Objet
Deze ordonnantie voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie. De verwijzingen in bestaande ordonnantiële bepalingen naar de bij deze richtlijn [met ingang van 20 oktober 2021] ingetrokken Richtlijn 2004/52/EG, gelden als verwijzingen naar de richtlijn 2019/520 [en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage IV bij de richtlijn 2019/520]	Cette ordonnance transpose partiellement de la directive 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union. Les références, dans les dispositions ordonnancielles existantes, à la directive 2004/52/CE abrogée par la présente directive [avec effet au 20 octobre 2021] doivent être interprétées comme des références à la directive 2019/520 [et doivent être lues conformément au tableau de correspondances figurant à l'annexe IV de la directive 2019/520]

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN	CHAPITRE 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES
Art. 3. Definities Voor de toepassing van deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder: <i>1° accreditatie:</i> de bevestiging van de tolheffer aan de EETS-aanbieder dat hij aan alle voorwaarden voldoet om EETS in een EETS-gebied aan te bieden; <i>2° accreditatieprocedure:</i> de door de tolheffer opgezette en beheerde procedure die een EETS-aanbieder moet doorlopen alvorens in een EETS-gebied EETS te mogen aanbieden; <i>3° algemene verordening gegevensbescherming:</i> 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; <i>4° backoffice:</i> het centraal elektronisch systeem gebruikt om in het kader van een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer informatie te verzamelen, te verwerken en te verzenden; <i>5° bemiddelende instantie:</i> de instantie als bedoeld in artikel 11 van de EETS-richtlijn om bemiddeling mogelijk te maken tussen tolheffers en EETS-aanbieders die met die tolheffers EETS-overeenkomsten hebben gesloten of daarover onderhandelen; <i>6° boordapparatuur:</i> alle aan boord van een voertuig geïnstalleerde of meegenomen hardware- en/of softwarecomponenten die worden gebruikt als onderdeel van de toldienst, om gegevens te verzamelen, op te slaan, te verwerken en van op afstand te ontvangen of te verzenden, als een afzonderlijk toestel of geïntegreerd in het voertuig; <i>7° dienstverleningsovereenkomst:</i> de overeenkomst tussen de EETS-gebruiker of de houder van het voertuig en de	Art. 3. Définitions Pour l'application de l'ordonnance et ses arrêtés d'exécution, l'on entend par : <i>1° agrément :</i> la confirmation du percepteur de péages au prestataire du SET qu'il remplit toutes les conditions pour proposer le SET dans un secteur du SET ; <i>2° procédure d'agrément:</i> le processus défini et géré par le percepteur de péages, auquel un prestataire du SET doit se soumettre avant de pouvoir fournir ce service dans un secteur du SET; <i>3° règlement général sur la protection des données:</i> 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; <i>4° back-office :</i> le système électronique central utilisé pour collecter, traiter et envoyer des informations dans le cadre d'un système de de télépéage routier électronique ; <i>5° organe de conciliation :</i> l'organe visé à l'article 11 de la directive SET destiné à faciliter la médiation entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET qui ont conclu des contrats de SET avec ces percepteurs de péages ou sont en négociation avec ceux-ci en vue de conclure de tels contrats ; <i>6° équipement embarqué :</i> l'ensemble complet de composants matériels et logiciels devant être utilisé dans le cadre du service de péage, qui est installé ou transporté à bord d'un véhicule afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir/transmettre des données à distance, soit en tant que dispositif séparé ou en tant qu'équipement intégré dans le véhicule ; <i>7° contrat de prestation de services :</i> le contrat entre un utilisateur du SET ou un détenteur du véhicule et un prestataire de services de péage, qui doit être

toldienstaanbieder, die voorafgaand aan het gebruik van enige weg voor dat voertuig moet worden gesloten; <i>8° Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS):</i> 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; <i>9° EETS-aanbieder:</i> de toldienstaanbieder die in zijn lidstaat van vestiging is geregistreerd en onder een afzonderlijke dienstverleningsovereenkomst, een EETS-gebruiker toegang verleent tot de EETS voor één of meer voertuigcategorieën, de tolgelden overmaakt aan de betrokken tolheffer, en die daartoe met de tolheffer een EETS-overeenkomst sluit; <i>10° EETS-conform systeem:</i> 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; <i>11° EETS-gebied:</i> de weg, het wegennet, kunstwerk, zoals een brug of een tunnel, of veerpont, waarvoor tolgeld wordt geïnd met gebruikmaking van een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer; <i>12° EETS-gebiedsverklaring:</i> de verklaring als bedoeld in artikel 6 van de EETS-richtlijn, waarmee een tolheffer de algemene voorwaarden bepaalt zoals, onder andere, deze vermeld in artikel 6 lid 2 en lid 9 van de EETS-richtlijn en Bijlage II van de Uitvoeringsverordening 2020/204 waaraan de EETS-aanbieders moeten voldoen om toegang tot het betrokken EETS-gebied te verkrijgen; <i>13° EETS-gebruiker:</i> de natuurlijke persoon of rechtspersoon onderworpen aan de wegentol, die een contract heeft met een EETS-aanbieder om toegang te krijgen tot EETS;	conclu préalablement à l'utilisation de toute route par un véhicule ; <i>8° Service européen de télépéage (SET) :</i> le service de péage fourni, en vertu d'un contrat de prestation de services, à un utilisateur du SET par le prestataire du SET de son choix dans un ou plusieurs secteurs du SET ; <i>9° prestataire du SET :</i> le prestataire de services de péage qui est enregistré dans l'État membre où il est établi qui, en vertu d'un contrat de prestation de services distinct, accorde à un utilisateur du SET l'accès au SET et transfère les péages au percepteur de péages concerné pour un ou plusieurs types de véhicules, et qui conclut un contrat de SET avec un percepteur de péages à cette fin ; <i>10° système conforme au SET :</i> l'ensemble d'éléments d'un système de télépéage routier qui est spécifiquement nécessaires pour l'intégration des prestataires du SET dans le système et le fonctionnement du SET ; <i>11° secteur du SET :</i> la route, le réseau routier, la structure, tel un pont, un tunnel ou un transbordeur, au niveau duquel des péages sont perçus au moyen d'un système de télépéage routier ; <i>12° déclaration de secteur de SET :</i> la déclaration visée à l'article 6 de la directive SET, par laquelle un percepteur de péages détermine les conditions générales énoncées, entre autres, à l'article 6, paragraphe 2 et paragraphe 9, de la directive SET et à l'annexe II du règlement d'exécution 2020/204, que les prestataires du SET doivent remplir pour accéder au secteur du SET concerné ; <i>13° utilisateur du SET :</i> une personne physique ou morale soumise au péage routier et qui dispose d'un contrat avec un prestataire du SET pour accéder au SET ;
---	---

14° <i>EETS-overeenkomst</i> : de overeenkomst die een EETS-aanbieder sluit met de tolheffer van een EETS-gebied om toldiensten te verlenen. 15° <i>EETS-richtlijn</i>: de 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° <i>elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer</i>: 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 door middel van communicatie op afstand met boordapparatuur in het voertuig of automatische nummerplatherkenning; 17° <i>gedelegeerde verordening 2020/203</i>: Gedelegeerde verordening (EU) 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° <i>geschiktheid voor gebruik</i>: 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 met betrekking tot het systeem van een tolheffer gewaarborgd is; 19° <i>hoofddienstaanbieder</i>: 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 langetermijnovereenkomst, die verschillen van de rechten en plichten van de EETS-aanbieders;	14° <i>Contrat de SET</i> : le contrat conclut par le prestataire du SET avec le percepteur de péages afin de livrer, dans un secteur du SET, des prestations de péage. 15° <i>directive SET</i> : 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° <i>système de télépéage routier</i> : un 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 des parties du 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, et liée à cette détection ou reconnaissance ; 17° <i>règlement délégué 2020/203</i> : Règlement délégué (UE) 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° <i>aptitude à l'emploi</i> : 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° <i>prestataire de services principal</i> : un prestataire de services de péage ayant des obligations spécifiques, comme l'obligation de signer des contrats de prestation 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 autres prestataires du SET;
---	--

<i>20° houder van het voertuig:</i> 1° 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; 2° bij gebrek aan inschrijving van het kenteken, de persoon die het voertuig of het trekkend voertuig feitelijk ter beschikking heeft. In afwijking van het bepaalde onder 1° en 2° 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. <i>21° ingrijpend gewijzigd systeem:</i> een wijziging of verandering aan een bestaand elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer waardoor EETS-aanbieders genoodzaakt zijn wijzigingen aan te brengen in de interoperabiliteitsonderdelen die zij gebruiken, in de mate dat hierdoor een heraccreditatie is vereist; <i>22° interoperabiliteitsonderdeel:</i> 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 deze dienst direct of indirect afhankelijk is, met inbegrip van zowel materiële als immateriële zaken zoals software; <i>23° licht voertuig:</i> het voertuig met een maximaal toegestane totaalgewicht van niet meer dan 3,5 ton; <i>24° lidstaat:</i> lidstaat van de Europese Unie; <i>25° lidstaat van inschrijving:</i> de lidstaat waarin het voertuig waarvoor wegentol verschuldigd is, is ingeschreven;	<i>20° détenteur du véhicule:</i> 1° la personne physique ou morale au nom de laquelle le numéro d'immatriculation du véhicule ou le véhicule tracteur est inscrit auprès de l'autorité publique belge ou étrangère en charge de l'immatriculation des véhicules en Belgique où à l'étranger, ou 2° en l'absence d'immatriculation, la personne qui dispose dans les faits du véhicule. Par dérogation aux dispositions des points 2° et 3°, le détenteur du véhicule peut, si le véhicule a été mis par son propriétaire de manière permanente ou habituelle à disposition à un tiers par location, leasing ou tout autre contrat, désigner ce tiers en tant que détenteur du véhicule sous réserve d'un accord mutuel. Le détenteur initial du véhicule reste solidairement responsable de la bonne exécution des obligations du tiers susmentionné. <i>21° système modifié en profondeur :</i> la modification ou changement d'un système de télépéage routier existant qui oblige les prestataires du SET à apporter des modifications aux constituants d'interopérabilité qu'ils utilisent, qui est d'une telle ampleur qu'un nouvel agrément est nécessaire ; <i>22° constituant d'interopérabilité :</i> tous 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; <i>23° véhicule léger :</i> un véhicule ayant un poids total en charge autorisé égal ou inférieur à 3,5 tonnes ; <i>24° État membre :</i> État membre de l'union européenne ; <i>25° État membre de l'immatriculation :</i> l'État membre dans lequel est immatriculé le véhicule pour lequel les péages routiers sont dus ;
--	--

<i>26° niet-betaling van wegentol:</i> de overtreding die bestaat uit het niet-betalen door de houder van het voertuig van wegentol in een lidstaat, zoals bepaald in de desbetreffende voorschriften van die lidstaat; <i>27° tolcontextgegevens:</i> de door de verantwoordelijke tolheffer vastgestelde informatie 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; <i>28° toldienst:</i> de dienst die EETS-gebruikers en houders van voertuigen in staat stelt gebruik te maken van een voertuig in een of meer EETS-gebieden onder één dienstverleningsovereenkomst en indien nodig 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, en f) het uitvoeren en naleven van het beveiligings- en privacybeleid voor de tolheffingssystemen voor het wegverkeer; <i>29° toldienstaanbieder:</i> de EETS-aanbieder en/of de hoofddienstaanbieder die toldiensten verleent in een of meer EETS-gebieden voor een of meer voertuigcategorieën;	<i>26° non-paiement du péage routier :</i> l'infraction consistant en le non-paiement par le détenteur du véhicule du péage routier dû dans un État membre, comme prévu dans la réglementation pertinente de cet État membre ; <i>27° données du contexte de péage :</i> 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 déterminé dans un secteur du SET particulier et pour conclure la transaction de péage ; <i>28° service de péage :</i> 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 unique de prestation de services et, au besoin, disposant d'un équipement embarqué, et qui comprend : a) le cas échéant, la fourniture d'un équipement embarqué personnalisé aux usagers et la maintenance de ses fonctionnalités ; b) la garantie que le percepteur de péages reçoit le péage dû par l'utilisateur ; c) la mise à dispositions de moyens de paiement à l'utilisateur ou l'acceptation d'un moyen de paiement existant ; d) la perception du péage auprès de l'utilisateur ; e) la gestion des relations de clientèle avec l'utilisateur ; et f) la mise en œuvre et le respect des politiques en matière de sécurité et de protection de la vie privée applicables aux systèmes de péage routier ; <i>29° prestataire de services de péage :</i> le prestataire du SET et/ou le prestataire de services principal qui fournit des services de péage dans un ou plusieurs secteurs du SET pour un ou plusieurs types de véhicules ;
---	--

<i>30° tolged:</i> de wegentol; <i>31° tolheffer:</i> de publieke of private entiteit die tolgeden heft op het gebruik van voertuigen in een EETS-gebied in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; <i>32° tolmelding:</i> 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; <i>33° uitvoeringsverordening 2020/204:</i> Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204 van de commissie van 28 november 2019 inzake gedetailleerde verplichtingen van aanbidders 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; <i>34° voertuig:</i> het motorvoertuig, of samenstel van voertuigen, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het vervoer over de weg van passagiers of goederen; <i>35° voertuigclassificatieparameters:</i> de voertuiginformatie voor het berekenen van het tolged op basis van de tolcontextgegevens; <i>36° wegentol:</i> het tolged 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; <i>37° zwaar voertuig:</i> het voertuig met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan 3,5 ton.	<i>30° péage :</i> le péage routier ; <i>31° percepteur de péages :</i> l'entité publique ou privée qui perçoit des péages pour l'utilisation des véhicules dans un secteur du SET en Région de Bruxelles-Capitale ; <i>32° déclaration de péage :</i> une déclaration au percepteur de péages, qui confirme la présence d'un véhicule dans un secteur du SET, dans un format convenu entre le prestataire de services de péage et le percepteur de péages ; <i>33° règlement d'exécution 2020/204 :</i> 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 ; <i>34° véhicule :</i> le véhicule à moteur ou ensemble de véhicules, destiné ou utilisé pour le transport par route de voyageurs ou de marchandises ; <i>35° paramètres de classification des véhicules :</i> les informations relatives au véhicule en fonction desquelles les péages sont calculés à partir des données du contexte de péage ; <i>36° péage routier :</i> le péage qui doit être acquitté par l'utilisateur du SET ou 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 ; <i>37° véhicule lourd :</i> le véhicule ayant un poids total en charge autorisé supérieur à 3,5 tonnes.
---	---

Art. 4 Toepassingsgebied §1. Deze ordonnantie is van toepassing op EETS-gebieden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest §2. De artikelen 5 tot en met 40 zijn niet van toepassing op: a) niet-elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer; b) kleine, strikt lokale EETS-gebieden, waarvoor de kosten van de aanpassing aan de artikelen 6 tot en met 40 niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst. §3. Deze ordonnantie is niet van toepassing op parkeergelden.	Art. 4. Champ d'application §1^{er}. La présente ordonnance s'applique aux secteurs du SET en Région de Bruxelles-Capitale. §2. Les articles 5 à 40 ne s'appliquent pas aux : a) systèmes de péage routier non électroniques ; b) systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences des articles 6 à 40 seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient. §3. Cette ordonnance ne s'applique pas aux redevances stationnement.
HOOFDSTUK 2. GEBRUIKTE TECHNOLOGIËN	CHAPITRE 2. TECHNOLOGIES UTILISÉES
Art. 5. Elektronisch tolheffingssysteem §1. Elk nieuw elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer waarvoor boordapparatuur wordt gebruikt, maakt voor de afhandeling van elektronische toltransacties gebruik van een of meer van de volgende technologieën: a) satelietsplaatsbepaling; b) mobiele communicatie; c) 5,8 Ghz microgolfttechnologie. §2. De voor 19 oktober 2021 bestaande elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor boordapparatuur wordt gebruikt of geïnstalleerd en die andere technologieën gebruiken, moeten voldoen aan de bepalingen van de eerste paragraaf indien aan dat elektronisch tolheffingssysteem substantiële technologische verbeteringen worden uitgevoerd. §3. Met oog op de technische ontwikkeling van EETS kan de Regering toestemming vragen aan de Europese Commissie als bedoeld in artikel 22, derde lid, van de EETS-richtlijn, om af te wijken van één of meer bepalingen van deze ordonnantie om, in beperkte delen van zijn tolgebied, experimentele tolheffingssystemen toe te passen	Art. 5. Système de télépéage §1^{er}. Tout nouveau système de télépéage pour lequel un équipement embarqué est utilisé emploie une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage : a) localisation par satellite ; b) communications mobiles ; c) Technologie micro-ondes 5,8 GHz. §2. Les systèmes de télépéage routier existant avant le 19 octobre 2021 qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué et recourent à d'autres technologies doivent être conformes aux prescriptions visées au premier paragraphe en cas de progrès technologiques importants apportés à ce système de télépéage. §3. Afin de permettre l'évolution technique du SET, le Gouvernement peut solliciter l'autorisation de la Commission européenne, visée à l'article 22, paragraphe 3 de la Directive SET, de déroger à l'une ou plusieurs des dispositions de la présente ordonnance, afin de tester des systèmes de péage pilotes intégrant de nouvelles technologies ou de

voor het gebruiken van nieuwe tolheffingstechnologieën of concepten. EETS-aanbieders zijn niet verplicht om aan experimentele tolheffingssystemen deel te nemen.	nouveaux concepts sur une partie limitée de ses secteurs à péage. Les prestataires du SET ne sont pas obligés de participer à des systèmes de péage pilotes.
Art. 6. Boordapparatuur §1. Zonder afbreuk te doen aan wat is bepaald in § 6 van dit artikel stellen de EETS-aanbieders boordapparatuur ter beschikking van de EETS-gebruikers die: a) geschikt is voor gebruik, b) interoperabel is, c) voldoet aan de eisen gesteld in 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 in staat is te communiceren met de elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer die gebruikmaken van de in de eerste paragraaf van artikel 5 bedoelde technologieën en die de EETS-gebieden van de lidstaten waar de EETS-aanbieder toldiensten aanbiedt in gebruik zijn , en d) in voorkomend geval, voldoen aan de eisen van de geldende privacywetgeving. §2. Boordapparatuur die gebruik maakt van satellietplaatsbepalingstechnologie en die na 19 oktober 2021 in de handel is gebracht, dient verenigbaar te zijn met de plaatsbepalingsdiensten die worden verleend door Galileo en Egnos. §3. De boordapparatuur mag gebruik maken van eigen hardware en software, van elementen van andere hardware en software die in het voertuig aanwezig is, of van beide. §4. Om met andere in het voertuig aanwezige hardwaresystemen te kunnen communiceren, mag de boordapparatuur gebruikmaken van andere dan de in artikel 5, eerste paragraaf, bedoelde technologieën, op voorwaarde dat de	Art. 6. Équipement embarqué §1^{er}. Sans préjudice de ce qui est déterminé au paragraphe 6 du présent article, les prestataires du SET mettent à la disposition des utilisateurs du SET un équipement embarqué qui : a) est apte à l'emploi, b) est interoperable, c) satisfait aux exigences de l'arrêté royal du 25 mars 2016 relatif à la mise à disposition sur le marché d'équipements hertziens et l'arrêté royal du 1^{er} décembre 2016 relatif à la compatibilité électromagnétique et est en mesure de communiquer avec les systèmes de télépéage qui utilisent les technologies visées au à l'article 5, paragraphe 1^{er} et qui sont utilisés dans le ou les secteurs du SET des États membres où le prestataire du SET fournit des services de péage; et d) le cas échéant, se conforme aux exigences de la législation en vigueur sur la protection des données. §2. L'équipement embarqué qui utilise la technologie de localisation par satellite et qui est mis sur le marché après le 19 octobre 2021 doit être compatible avec les services de localisation fournis par Galileo et Egnos. §3. 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. §4. Aux fins de la communication avec les autres systèmes matériels présents dans le véhicule, l'équipement embarqué peut recourir à des technologies autres que celles énumérées à l'article 5, paragraphe 1^{er}, pour autant que la sécurité, la

veiligheid, de kwaliteit van de dienst en de privacy worden gewaarborgd. §5. De boordapparatuur die de werking van andere diensten dan tolheffing faciliteert, mag de werking van de toldiensten in een EETS-gebied niet belemmeren. §6. 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 microgolfttechnologie, met het oog op gebruik ervan in EETS-gebieden waar geen technologieën voor satellietplaatsbepaling of mobiele communicatie nodig zijn.	qualité de service et la protection de la vie privée soient assurées. §5. L'équipement embarqué qui facilite l'exploitation de services autres que la perception des péages ne doit pas interférer avec l'exploitation des services de péage dans un secteur du SET. §6. 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.
HOOFDSTUK 3. RECHTEN VAN DE EETS-GEBRUIKER	CHAPITRE 3. DROITS DE L'UTILISATEUR DU SET
Art. 7. Abonneren op EETS §1. 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. §2. Voor het sluiten van de dienstverleningsovereenkomst met een EETS-aanbieder wordt de EETS-gebruiker schriftelijk geïnformeerd over geldige betaalmiddelen en over de verwerking van zijn persoonsgegevens en de rechten die daaruit voortvloeien voor de EETS-gebruiker, in overeenstemming met de algemene verordening gegevensbescherming een de geldende privacywetgeving §3. EETS wordt aan EETS-gebruikers aangeboden als één ononderbroken dienst, wat inhoudt dat: a) tijdens het traject geen menselijke interventie meer vereist is 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, en	Art. 7. Souscription au SET §1^{er}. Les utilisateurs du SET peuvent souscrire au SET par l'intermédiaire de tout prestataire du SET indépendamment de leur nationalité, de l'État membre où ils résident ou de l'État membre où le véhicule est immatriculé. §2. Avant de conclure un contrat de prestation de services avec un prestataire du SET, l'utilisateur du SET est informé par écrit des moyens de paiement valides, du traitement de ses données à caractère personnel et conformément au règlement général sur la protection des données et la législation en vigueur sur la protection de ces données. §3. Le SET est proposé aux utilisateurs du SET en tant que service continu unique, ce qui signifie que: a) une fois que les paramètres de classification du véhicule, y compris les paramètres variables, ont été stockés ou déclarés 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 ; et

b) de menselijke interactie met een specifiek onderdeel van boordapparatuur identiek is voor elk EETS-gebied. §4. EETS-gebruikers hebben geen andere interactie met tolheffers als onderdeel van EETS dan: a) het factureringsproces overeenkomstig artikel 26; en b) de afhandeling wegens niet-betaling wegentol en de handavingsprocessen. §5. Interacties tussen EETS-gebruikers en EETS-aanbieders of hun boordapparatuur kunnen specifiek zijn per EETS-aanbieder.	b) l'interaction entre l'utilisateur et un équipement embarqué particulier reste la même quel que soit le secteur du SET. §4. Les utilisateurs du SET n'ont pas d'autres interactions avec les percepteurs de péages dans le cadre du SET que : a) le processus de facturation conformément à l'article 26 ; et b) le traitement du non-paiement du péage routier et les procédures d'exécution. §5. Les interactions entre les utilisateurs du SET et les prestataires du SET ou leurs équipements de bord peuvent être spécifiques à chaque prestataire du SET.
Art. 8. Bijzondere verplichtingen met betrekking tot het gebruik van de boordapparatuur §1. Wanneer 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. §2. EETS-gebruikers voldoen aan de verplichtingen voor de verschaffing van gegevens aan de EETS-aanbieder en het gebruik van en de behandeling van de boordapparatuur, die zijn vastgesteld krachtens artikel 10, derde lid, van de EETS-richtlijn.	Art. 8. Obligations particulières relatives à l'utilisation des équipements embarqués §1^{er}. Lorsque 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 le secteur du SET concerné. §2. Les utilisateurs du SET se conforment aux obligations relatives à la communication d'informations au prestataire du SET ainsi qu'à l'utilisation et au maniement de l'équipement embarqué, qui ont été établies en vertu de l'article 10, paragraphe 3, de la directive SET.
Art. 9. Betaling aan EETS-aanbieder geldt als tolbetaling De betaling van tolgeld door de EETS-gebruiker aan de EETS-aanbieder waarmee hij een dienstverleningsovereenkomst heeft gesloten, geldt als voldoening van de betalingsverplichting van de EETS-gebruiker ten aanzien van de betrokken tolheffer.	Art. 9. Le paiement au prestataire du SET est considéré comme un paiement de péage Le paiement des péages par l'utilisateur du SET au prestataire du SET avec lequel il a conclu un contrat de prestation de services est réputé éteindre les obligations de paiement de l'utilisateur du SET envers le percepteur de péages concerné.
HOOFDSTUK 4. REGISTRATIE EETS-AANBIEDERS EN EETS-REGISTER	CHAPITRE 4. ENREGISTREMENT DU PRESTATAIRE DU SET ET REGISTRE DU SET

Art. 10. Registratie EETS-aanbieders	Art. 10. Enregistrement des prestataires du SET
§1. Een in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevestigde entiteit kan de daartoe door de Regering, [al dan niet in samenwerking met de regeringen van de andere gewesten,] aangeduide instantie verzoeken om te worden geregistreerd als EETS-aanbieder in het EETS-register. §2. De registratie wordt verleend als de entiteit: a) in het bezit is van een EN ISO 9001-certificaat of gelijkwaardige erkenning; b) over de nodige technische apparatuur beschikt en in het bezit is van de EG-verklaring of EG-certificaat van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen; c) bekwaam is om elektronische toldiensten te verlenen of bekwaam is op andere relevante gebieden; d) over de nodige financiële draagkracht beschikt; e) een alomvattend risicobeheersplan handhaaft dat minstens om de twee jaar aan een controle wordt onderworpen; en f) betrouwbaar is. §3. De overeenkomstig de eerste paragraaf aangeduide instantie gaat ten minste eenmaal per jaar na of de EETS-aanbieders die zijn geregistreerd overeenkomstig de eerste paragraaf, nog voldoen aan de eisen, bedoeld in de tweede paragraaf, onderdelen a), d), e) en f). De EETS-aanbieder verleent medewerking aan dit nazicht. §4. De overeenkomstig de eerste paragraaf aangeduide instantie werkt het EETS-register bij op grond van het onderzoek, bedoeld in de derde paragraaf en neemt daarin ook de conclusies op van de controle, bedoeld in de tweede paragraaf, onder e). §5. Indien wordt vastgesteld dat een EETS-aanbieder niet meer voldoet aan de eisen, bedoeld in de tweede paragraaf, of indien de	§1^{er}. Une entité établie en Région de Bruxelles-Capitale peut demander à l'organisme désigné à cette fin par le Gouvernement, en coopération ou non avec les gouvernements des autres régions, d'être enregistrée en tant que prestataire du SET dans le registre du SET. §2. L'enregistrement est accordé lorsque l'entité : a) détient un certificat EN ISO 9001 ou un agrément équivalent ; b) dispose des équipements techniques et de la déclaration CE ou du certificat CE attestant la conformité des constituants d'interopérabilité aux spécifications ; c) justifie de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans d'autres domaines pertinents d) a la capacité financière appropriée ; e) tient à jour un plan de gestion globale des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins ; et f) jouit d'une bonne réputation. §3. L'organisme désigné conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 10 vérifie au moins une fois par an que les prestataires du SET inscrits conformément à le paragraphe 1^{er} satisfont toujours aux exigences visées au le paragraphe 2, a), d), e) et f). Le prestataire du SET coopère à cette vérification. §4. L'organisme désigné conformément au paragraphe 1^e met à jour le registre du SET sur la base de l'enquête visée au paragraphe 3, qui contient également les conclusions de l'audit visé au paragraphe 2, e). §5. S'il est établi qu'un prestataire du SET ne satisfait plus aux exigences visées au paragraphe 2, ou si le prestataire du SET ne satisfait plus aux exigences énoncées à l'article 21, paragraphes 1 et 2,

EETS-aanbieder niet meer voldoet aan de eisen gesteld in artikel 21, eerste en tweede paragraaf, kan de aangeduide instantie de registratie van de EETS-aanbieder intrekken. §6. De Regering en de door haar aangeduide instantie zijn niet aansprakelijk voor de handelingen van de in het EETS-register opgenomen EETS-aanbieders.	l'organisme désigné peut retirer l'enregistrement du prestataire du SET. §6. Le Gouvernement et l'organisme désigné par lui ne peuvent être tenu responsable des actions des prestataires du SET figurant sur son registre.
Art. 11. EETS-register §1. De overeenkomstig de eerste paragraaf van artikel 10 aangeduide instantie houdt een EETS-register bij van: a) de EETS-gebieden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met informatie over: 1°. de betrokken tolheffers; 2°. de gebruikte tolheffingstechnologieën; 3°. de tolcontextgegevens; 4°. de EETS-gebiedsverklaring; en 5°. de EETS-aanbieders die EETS-overeenkomsten hebben gesloten met de tolheffers van de betrokken EETS-gebieden; b) de EETS-aanbieders aan wie registratie als bedoeld in artikel 10 is verleend; en c) de gegevens van het contactbureau als bedoeld in artikel 18 EETS-richtlijn waaronder een e-mailadres en een telefoonnummer. §2. De gegevens met betrekking tot een EETS-gebied als bedoeld in de eerste paragraaf, onder a), en wijzigingen daarvan, worden door de voor dat EETS-gebied verantwoordelijke tolheffer verschaft. §3. De overeenkomstig de eerste paragraaf van artikel 10 aangeduide instantie neemt maatregelen met het oog op het waarborgen van de juistheid, de actualiteit en de volledigheid van	Art. 11. Registre SET §1^{er}. L'organisme désigné conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 10 tient un registre électronique, dit « registre SET » où sont consignés : a) les secteurs du SET en Belgique avec des informations sur : 1°. les percepteurs de péages correspondants ; 2°. les technologies de perception employées ; 3°. les données du contexte de péage ; 4°. la déclaration de secteur de SET ; et 5°. les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péage des secteurs du SET concernés ; b) les prestataires du SET auxquels l'enregistrement est accordé conformément à l'article 10 ; et c) les coordonnées du bureau de contact visé à l'article 18 de la directive SET, y compris une adresse électronique de contact et un numéro de téléphone. §2. Les données relatives à un secteur du SET visées au paragraphe 1^{er}, point a), et leurs modifications, sont communiquées par le percepteur de péages responsable de ce secteur du SET. §3. L'organisme désigné conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 10 prend des mesures pour garantir l'exactitude, l'actualité et l'exhaustivité du registre SET. Un percepteur de péages ou un prestataire du SET qui a des doutes

het EETS-register. Een tolheffer of een EETS-aanbieder die gerede twijfel heeft over de juistheid van een in het EETS-register opgenomen gegeven, meldt die twijfel, onder opgave van redenen, aan de overeenkomstig de eerste paragraaf van artikel 10 aangeduide instantie. §4. Het register is via elektronische weg beschikbaar voor het publiek. §5. Aan het eind van elk kalenderjaar stuurt de overeenkomstig de eerste paragraaf van artikel 10 aangeduide instantie het register via elektronische weg aan de Europese Commissie.	raisonnables quant à l'exactitude des données saisies dans le registre SET signale ce doute, en indiquant ses raisons, à l'organisme désigné conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 10. §4. Le registre est accessible au public par voie électronique. §5. À la fin de chaque année civile, l'organisme désigné conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 10 communique par voie électronique le registre à la Commission européenne.
HOOFDSTUK 5. ACCREDITATIE EN ACCREDITATIEPROCEDURE	CHAPITRE 5. AGREMENT ET PROCEDURE D'AGREMENT
Art. 12. Niet-discriminatoire toegang §1. Onverminderd hetgeen is bepaald in de tweede paragraaf, verlenen de tolheffers op niet-discriminerende wijze de accreditatie aan elke EETS-aanbieder die EETS wenst aan te bieden in een of meer van de EETS-gebieden waarvoor zij verantwoordelijk zijn. §2. De tolheffer verleent een EETS-aanbieder enkel de accreditatie in zijn EETS-gebied als hij voldoet aan de verplichtingen en algemene voorwaarden opgenomen in de EETS-gebiedsverklaring. §3. 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. 12. Accès non discriminatoire §1^{er}. Sans préjudice du paragraphe 2, les percepteurs de péages accordent, d'une manière non discriminatoire, un agrément à tout prestataire du SET souhaitant proposer le SET dans un ou plusieurs secteurs du SET dont ils sont responsables. §2. Le percepteur de péages accorde à un prestataire du SET un agrément dans son secteur du SET s'il respecte les obligations et conditions générales énoncées dans la déclaration de secteur de SET. §3. Les percepteurs de péages collaborent sans discrimination avec les prestataires du SET ou les fabricants ou les organismes notifiés en vue d'évaluer l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans leurs secteurs du SET.
Art. 13. EETS-gebiedsverklaring §1. De tolheffers en toekomstige tolheffers stellen een EETS-gebiedsverklaring op en houden ze in stand. §2. De EETS-gebiedsverklaring bevat in ieder geval:	Art. 13. Déclaration de secteur de SET §1^{er}. Les percepteurs de péages et les futurs percepteurs de péages établissent et tiennent à jour une déclaration de secteur de SET. §2. La déclaration de secteur de SET contient dans tous les cas :

a) de algemene voorwaarden voor EETS-aanbieders met betrekking tot de toegang tot het EETS-gebied van de tolheffer; b) de procedurele voorwaarden, met inbegrip van de commerciële voorwaarden ; c) de gedetailleerde planning van de procedure voor de beoordeling of herbeoordeling van de conformiteit met de specificaties en van de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen met de inhoud en het formaat van de EG-verklaringen, alsook de indicatieve duur van de (her)accrediteringsprocedure; d) de overige eisen; zoals bepaald in bijlage II van de uitvoeringsverordening 2020/204.	a) les conditions générales applicables aux prestataires du SET en ce qui concerne l'accès au secteur du SET du percepteur de péages; b) les conditions procédurales, y compris les conditions commerciales; c) la planification détaillée de la procédure d'évaluation ou de réévaluation de la conformité aux spécifications et l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité y compris le contenu et le format de la déclaration CE ainsi que la durée indicative de la procédure d'agrément ou de réagrément; d) les autres exigences établies ; tel que prévu à l'annexe II du règlement d'exécution 2020/204.
Art. 14. Bekendmaking EETS-gebiedsverklaring §1. Een toekomstige tolheffer die verantwoordelijk is voor een nieuw in gebruik te nemen elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer, 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 houdende met de gedetailleerde planning en indicatieve duur, bedoeld in artikel 13, tweede paragraaf, onderdeel c). §2. Een tolheffer die verantwoordelijk is voor een bestaand elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer dat na 19 oktober 2021 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 gewijzigd 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	Art. 14. Publication de la déclaration de secteur de SET §1^{er}. Un futur percepteur de péages qui est responsable de la mise en service d'un nouveau système de télépéage routier en Belgique publie la déclaration de secteur de SET suffisamment à l'avance pour permettre l'agrément des prestataires du SET intéressés au moins un mois avant le lancement opérationnel du nouveau système, en tenant compte de la planification détaillée et de la durée indicative, telles que visées à l'article 13, paragraphe 2, point c). §2. Un percepteur de péages qui est responsable d'un système de télépéage routier existant qui fait l'objet d'un changement en profondeur après le 19 octobre 2021 publie la déclaration de secteur de SET actualisée suffisamment à l'avance pour permettre aux prestataires du SET intéressés de pouvoir être agréés au plus tard un mois avant le lancement opérationnel du système modifié et pour permettre aux prestataires du SET déjà agréés d'adapter leurs constituants d'interopérabilité aux nouvelles exigences et d'obtenir un renouvellement de l'agrément au plus tard un mois avant le lancement opérationnel du système modifié, en tenant compte

te kunnen heraccrediteren, rekening houdende met de gedetailleerde planning en indicatieve duur bedoeld in artikel 13, tweede paragraaf, onderdeel c).	de la planification détaillée et de la durée indicative visées à l'article 13, paragraphe 2, c).
Art. 15. Testomgeving boordapparatuur §1. 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. §2. Tolheffers kunnen een testomgeving gebruiken voor meerdere EETS-gebieden. §3. 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. §4. Tolheffers kunnen van EETS-aanbieders, kandidaat EETS-aanbieders of hun gemachtigden verlangen de kosten van de tests te dragen.	Art. 15. Environnement d'essai de l'équipement embarqué §1^{er}. Le perceuteur de péages met en place un environnement de test qui permet aux prestataires du SET, aux candidats prestataires du SET ou à leurs mandataires de vérifier si leur équipement embarqué est apte à l'emploi dans le secteur du SET du perceuteur de péages et d'obtenir une certification pour les résultats concluants des tests concernés. §2. Les perceuteurs de péages peuvent mettre en place un environnement de test unique pour plusieurs secteurs du SET. §3. Les perceuteurs 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 candidats prestataires du SET. §4. Les perceuteurs de péages peuvent demander aux prestataires du SET, aux candidats prestataires du SET ou à leurs mandataires d'assumer le coût des tests concernés.
Art. 16. Toegelaten boordapparatuur Tolheffers laten in hun EETS-gebieden alle boordapparatuur toe die wordt gebruikt door EETS-aanbieders met wie zij een EETS-overeenkomst hebben gesloten, als: a. de apparatuur voldoet aan de eisen gesteld in 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 overeenkomstig de procedure die is bepaald in bijlage III van de uitvoeringsverordening 2020/204; en	Art.16. Équipements embarqués autorisés Les perceuteurs de péages autorisent dans leurs secteurs du SET tout équipement embarqué opérationnel des prestataires du SET avec lesquels ils sont liés par un contrat de SET, si : a. l'équipement satisfait aux exigences de l'arrêté royal du 25 mars 2016 relatif à la mise à disposition sur le marché d'équipements hertziens et l'arrêté royal du 1^{er} décembre 2016 relatif à la compatibilité électromagnétique, et est certifié conformément à la procédure déterminée à l'annexe III du règlement d'exécution 2020/204 ; et

b. de apparatuur niet voorkomt op een lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur als bedoeld in artikel 22.	b. l'équipement n'est pas inclus dans une liste d'équipements embarqués invalidés visée à l'article 22.
Art. 17. EETS-storing toerekenbaar aan de tolheffer Bij een aan de tolheffer toerekenbare EETS-storing voorziet de tolheffer in een beperkte dienstverlening. De tolheffer draagt er zorg voor dat voertuigen uitgerust met de boordapparatuur als bedoeld in artikel 16, zich veilig kunnen verplaatsen met zo min mogelijk oponthoud en zonder ervan te worden verdacht geen wegentol te hebben betaald.	Art. 17. Dysfonctionnement du SET imputable au perceuteur de péages En cas de dysfonctionnement du SET imputable au perceuteur de péages, celui-ci fournit des services limités. Le perceuteur de péages veille à ce que les véhicules équipés des équipementsembarqués visés à l'article 16 puissent se déplacer en sécurité en subissant un retard minime et sans être soupçonné d'un défaut de paiement du péage routier.
Art. 18. Algemene eisen interoperabiliteitsonderdelen §1. Interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de volgende eisen: a) de eisen vastgesteld in bijlage II van de gedelegeerde verordening 2020/203 en bijlage III van de uitvoeringsverordening 2020/204; en b) de eisen, bedoeld in artikel 6. §2. De eisen bedoeld in de eerste paragraaf moeten het voorwerp uitmaken van de EG-verklaringen van conformiteit met de specificaties of van de geschiktheid voor het gebruik, waartoe de procedure van beoordeling en herbeoordeling, bedoeld in artikel 13, tweede paragraaf, onder c), kan leiden en dit in overeenstemming met de uitvoeringshandelingen als bepaald in bijlage III van de uitvoeringsverordening 2020/204. §3. Het is verboden: a) interoperabiliteitsonderdelen voor EETS-gebruik in de handel te brengen die niet zijn voorzien van de CE-markering dan wel een EG-verklaring als bedoeld in de tweede paragraaf; b) verificaties te verlangen van interoperabiliteitsonderdelen 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. 18. Exigences générales pour les constituants d'interopérabilité §1^{er}. Les constituants d'interopérabilité sont conformes aux exigences cumulatives suivantes : a) les exigences établies à l'annexe II du règlement délégué 2020/203 et l'annexe III du règlement d'exécution 2020/204 ; et b) les exigences visées à l'article 6. §2. Les exigences visées au premier paragraphe doivent faire l'objet des déclarations CE de conformité aux spécifications et d'aptitude à l'emploi, auxquelles peut conduire la procédure d'évaluation ou de réévaluation visée à l'article 13, paragraphe 2, c), et ce en conformité aux actes d'exécutions comme déterminé à l'annexe III du règlement d'exécution 2020/204. §3. Il est interdit : a) de mettre sur le marché des constituants d'interopérabilité pour le SET qui ne portent pas le marquage CE ou qui ne sont pas couverts par une déclaration CE visés au paragraphe 2; b) d'exiger des vérifications des constituants d'interopérabilité qui ont déjà été 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. Beperking of verbod gebruik interoperabiliteitsonderdelen §1. De Regering kan, al dan niet in samenwerking met de andere gewestregeringen, het toepassingsgebied van interoperabiliteitsonderdelen beperken of het gebruik ervan verbieden of ze uit de handel nemen ook al zijn ze met CE-markering in de handel gebracht en worden ze gebruikt overeenkomstig hun bestemming, wanneer ze naar verwachting niet aan de interoperabiliteitseisen bepaald volgens artikel 18 voldoen. §2. De Regering stelt de Europese Commissie van dergelijke beslissing onmiddellijk in kennis met vermelding van de redenen en of het conformiteitsgebrek een gevolg is van onjuiste toepassing van de technische specificaties of de ontoereikendheid van de technische specificaties. §3. De Regering verzoekt de fabrikant of diens gemachtigde voor zover die een vestiging in de Europese Unie heeft, om de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor het gebruik van het betrokken interoperabiliteitsonderdeel, of beiden, te herstellen volgens de daartoe bepaalde voorschriften en geeft hiervan kennis aan de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie. §4. De beslissingen bedoeld in de eerste paragraaf, alsook door de tolheffer genomen beslissingen betreffende de beoordeling van de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen, worden met redenen omkleed. Zij worden zo spoedig mogelijk door de tolheffer ter kennis gebracht van de betrokken fabrikant, EETS- aanbieder of hun gemachtigden, met vermelding van de beschikbare rechtsmiddelen en de voor de toepassing van deze rechtsmiddelen toegestane termijnen.	Art. 19. Restriction ou interdiction de l'utilisation des constituants d'interopérabilité §1^{er}. Le Gouvernement peut, en coopération ou non avec les gouvernements des autres régions, limiter le domaine d'application des constituants d'interopérabilité, en interdire l'emploi ou les retirer du marché, même s'ils sont mis sur le marché avec le marquage CE et sont utilisés en fonction de leur destination, s'ils risquent de ne pas satisfaire aux exigences d'interopérabilité conformément aux dispositions de l'article 18. §2. Le Gouvernement informe immédiatement la Commission européenne d'une telle décision. Il motive sa décision en précisant notamment si le défaut de conformité est le résultat d'une mauvaise application des spécifications techniques ou d'une insuffisance des spécifications techniques. §3. Le Gouvernement exige du fabricant ou son mandataire, dans la mesure où il a un établissement en l'Union Européenne, qu'il remette le constituant d'interopérabilité en conformité avec les spécifications ou qu'il rétablisse son aptitude à l'emploi, ou les deux, conformément aux dispositions pertinentes et informe la Commission européenne et les autres États membres de l'Union européenne. §4. Les décisions visées au paragraphe 1^{er}, ainsi que les décisions prises par le percepteur de péages concernant l'évaluation de la conformité aux spécifications ou à l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, doivent être motivées. Elles sont notifiées par le percepteur de péages dans les meilleurs délais au fabricant, au prestataire du SET ou à leurs mandataires concernés, en précisant les voies de recours disponibles et les délais impartis pour l'introduction de ces recours.
Art. 20. De aangemelde instanties	Art. 20. Organismes notifiés

§1. De 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 van de uitvoeringsverordening 2020/204, die dienen te voldoen aan de eisen gesteld door bijlage III van de gedelegeerde verordening 2020/203. §2. De Regering meldt de, op grond van de eerste paragraaf, aangewezen instanties aan bij de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie, onder vermelding van hun bevoegdheden en de vooraf van de Europese Commissie ontvangen identificatienummers. §3. Wanneer een door de Regering aangemelde instantie niet meer voldoet aan de criteria, bedoeld in de eerste paragraaf, trekt de regering de aanwijzing van die instantie in en brengt de Europese Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie daarvan op de hoogte.	§1^{er}. Le Gouvernement peut, en coopération ou non avec les gouvernements des autres régions, désigner un ou plusieurs organismes chargés d'effectuer ou de superviser la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, telle que prévue à l'annexe III du règlement d'exécution 2020/204, qui doivent remplir les exigences de l'annexe III du règlement délégué 2020/203. §2. Le Gouvernement notifie la liste des organismes désignés sur la base du paragraphe 1^{er}, à la Commission européenne et aux autres États membres de l'Union européenne, en indiquant leur domaine de compétence et leur numéro d'identification obtenus au préalable auprès de la Commission européenne. §3. Lorsqu'un organisme notifié par le Gouvernement ne remplit plus les critères visés au paragraphe 1^{er}, ledit Gouvernement retire l'agrément de cet organisme et en informe la Commission européenne et les autres États membres de l'Union européenne.
HOOFDSTUK 6. CONTRACTERING TOLHEFFERS EN EETS-AANBIEDERS	CHAPITRE 6. CONTRATS DU PERCEPTEUR DE PÉAGES ET DU PRESTATAIRE DU SET
Art. 21. De EETS-overeenkomst §1. De EETS-aanbieders die geaccrediteerd of geheraccrediteerd zijn, sluiten een EETS-overeenkomst met de tolheffers voor alle EETS-gebieden op het Belgische grondgebied binnen een termijn van 24 maanden nadat zij de eerste EETS-overeenkomst met betrekking tot een EETS-gebied op het Belgische grondgebied hebben gesloten en houden die voor al die EETS-gebieden in stand. §2. 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 een termijn van 36 maanden na	Art. 21. Contrat de SET §1^{er}. Les prestataires du SET qui sont agréés ou dont l'agrément a été renouvelé concluent un contrat de SET avec les percepteurs de péages pour tous les secteurs du SET sur le territoire belge dans les vingt-quatre mois après qu'ils aient conclu le premier contrat de SET concernant un secteur du SET sur le territoire belge et le maintiennent pour tous ces secteurs du SET. §2. Les prestataires du SET qui sont agréés ou dont l'agrément a été renouvelé concluent un contrat de SET avec les percepteurs de péages pour tous les secteurs du SET sur le territoire d'au moins quatre États membres, dans un délai de trente-six mois

de registratie als EETS-aanbieder, bedoeld in artikel 10 en houdt die in stand. §3. Een EETS-aanbieder die een EETS-gebied niet kan blijven bestrijken als gevolg van het niet-naleven van deze ordonnantie door de tolheffer, herstelt de dienstverlening voor het betrokken gebied zo spoedig mogelijk nadat het gebrek door de tolheffer hersteld is. §4. De eerste en tweede paragraaf zijn niet van toepassing op EETS-gebieden waarvoor de verantwoordelijke tolheffer niet voldoet aan de eisen van artikel 12, eerste, tweede of derde paragraaf. §5. Een tolheffer die verantwoordelijk is voor een EETS-gebied waar de technologie, bedoeld in artikel 5, §1, 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. §6. Van EETS-aanbieders wordt niet verlangd dat zij specifieke technische oplossingen of processen gebruiken die de interoperabiliteit van zijn interoperabiliteitsonderdelen met elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in andere EETS-gebieden belemmeren.	après l'enregistrement en tant que prestataire SET, conformément à l'article 10, et le maintiennent. §3. Un prestataire du SET qui ne peut pas continuer à couvrir un secteur du SET en raison du non-respect par le percepteur de péages de la présente ordonnance rétablit le service pour le secteur concerné dans les meilleurs délais après correction de la non-conformité par le percepteur de péages. §4. Les paragraphes 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas aux secteurs du SET pour lesquels le percepteur de péages responsable ne satisfait pas aux exigences de l'article 12, paragraphes 1^{er}, 2 ou 3. §5. Un percepteur de péages qui est responsable d'un secteur du SET en Belgique où la technologie visée à l'article 5, §1^{er}, n'est pas appliquée ou qui ne satisfait pas aux exigences techniques ou procédurales consultera le prestataire du SET qui souhaite être agréé ou demande le renouvellement de son agrément. §6. Il ne peut pas être imposé aux prestataires du SET d'utiliser des solutions ou des processus techniques spécifiques qui entravent l'interopérabilité de leurs constituants d'interopérabilité avec les systèmes de péage routier électronique dans d'autres secteurs du SET.
Art. 22. Lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur §1. Elke EETS-aanbieder houdt een lijst bij van ongeldig verklaarde boordapparatuur die verband houdt met hun EETS-overeenkomsten en met de EETS-gebruikers met wie hij een dienstverleningsovereenkomst heeft gesloten. §2. De EETS-gebiedsverklaring en in voorkomend geval de EETS-overeenkomst bepalen: a) het aantal zaken dat in de lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur wordt opgenomen; b) de vorm van de lijst; en c) de actualiseringsfrequentie.	Art. 22. Liste des équipements embarqués invalidés §1^{er}. Chaque prestataire du SET tient une liste des équipements embarqués invalidés liés à leurs contrats de SET et aux utilisateurs du SET avec qui il a conclu un contrat de prestation de services. §2. Les déclarations de secteur de SET et, le cas échéant, les contrats de SET précisent : a) le nombre d'éléments inclus dans la liste des équipements embarqués invalidés ; b) le format de la liste ; et c) la fréquence de mise à jour.

§3. De lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur wordt bijgehouden in overeenstemming met de geldende privacywetgeving. §4. 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 te rekenen vanaf de kennisgeving ingevolge het gebruik van de ongeldig verklaarde boordapparatuur verschuldigd zijn.	§3. La liste des équipements embarqués invalidés est tenue à jour conformément aux règles de protection des données à caractère personnel. §4. Un prestataire du SET qui a envoyé une liste des équipements embarqués invalidés à un percepteur de péages ne peut pas être tenu responsable du paiement des péages dus à partir de la notification résultant de l'utilisation des équipements embarqués invalidés.
Art. 23. Vergoeding van de EETS-aanbieder §1. EETS-aanbieders hebben het recht om door de tolheffer te worden vergoed. §2. 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. §3. In EETS-gebieden met een hoofddienstaanbieder heeft de methode, bedoeld in de tweede paragraaf, 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: a) de kosten in verband met specifieke eisen en verplichtingen die de hoofddienstaanbieder heeft en de EETS-aanbieder niet; en b) de noodzaak om van de vergoeding van EETS-aanbieders de vaste kosten af te trekken die door de tolheffer worden opgelegd 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, wanneer die kosten niet in het tolgeld zijn opgenomen.	Art. 23. Rémunération du prestataire du SET §1^{er}. Les prestataires du SET ont le droit d'être rémunérés par le percepteur de péages. §2. La rémunération des prestataires du SET est calculée à l'aide d'une méthode transparente, non discriminatoire et identique pour tous les prestataires du SET agréés pour un secteur spécifique du SET. §3. Dans les secteurs du SET ayant un prestataire de services principal, la méthode visée au paragraphe 2 a la même structure que la méthode de calcul de la rémunération des services comparables fournis par le prestataire de services principal. Le montant de la rémunération peut varier, pour autant que cela soit justifié par : a) les coûts relatifs aux exigences et obligations spécifiques du prestataire de services principal et non du prestataire du SET ; et b) 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 le percepteur de péages 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. Boekhouding van de toldienstverlener	Art. 24. Comptabilité du prestataire de services de péage

§1. 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. §2. 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. §3. Kruissubsidies tussen activiteiten verricht in de hoedanigheid van toldienstaanbieder en andere activiteiten zijn verboden.	§1^{er}. Les entités fournissant des services de péage tiennent des registres financiers qui établissent une distinction claire entre les coûts et les recettes liés à la fourniture de services de péage et les coûts et les recettes liés à d'autres activités. §2. Les informations sur les coûts et les recettes liés à la fourniture de services de péage sont communiquées, sur demande, à l'autorité de conciliation ou judiciaire compétente. §3. Les subventions croisées entre les activités exercées en tant que prestataire de services de péage et d'autres activités sont interdites.
HOOFDSTUK 7. DE INNING VAN DE TOLGELDEN	CHAPITRE 7. PERCEPTION DES PÉAGES
Art. 25. Bedrag van de tolgelden	Art. 25. Montant du péage
§1. De tolheffers innen van de EETS-gebruikers niet meer tolgeld dan het tolgeld dat verschuldigd is aan een tolheffer. §2. De eerste paragraaf 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.	§1^{er}. Les percepteurs de péages ne perçoivent pas plus auprès des utilisateurs du SET que le montant du péage dû à un percepteur de péage. §2. Le paragraphe 1^{er} n'affecte pas la possibilité de restitutions ou réductions par les percepteurs de péages pour encourager l'utilisation des péages électroniques. Les restitutions ou réductions aux utilisateurs du SET sont transparentes, annoncées publiquement et sont proposées, dans les mêmes conditions, à tous les utilisateurs du SET.
Art. 26. Facturering tolgeld door EETS-aanbieder bij EETS-gebruiker	Art. 26. Facturation du péage par le prestataire du SET à l'utilisateur du SET
§1. 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. §2. Indien een tolheffer afziet van de eis gesteld in de eerste paragraaf, maakt de EETS-overeenkomst tussen de tolheffer en de EETS-aanbieder het mogelijk dat de factuur voor het tolgeld verschuldigd voor het gebruik van een	§1^{er}. Un percepteur de péages peut exiger que le prestataire du SET 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. §2. Si un percepteur de péages renonce à l'exigence énoncée au paragraphe 1^{er}, le contrat de SET entre le percepteur de péages et le prestataire du SET permet que la facture de péage due pour l'utilisation

EETS-gebied rechtstreeks door de EETS-aanbieder aan de EETS-gebruiker wordt gestuurd.	d'un secteur du SET soit envoyée directement par le prestataire du SET à l'utilisateur du SET.
Art. 27. Tolmelding aan de tolheffers	Art. 27. Déclaration du péage aux percepteurs de péages
§1. EETS-aanbieders verschaffen aan tolheffers van het betrokken EETS-gebied: a) de informatie die tolheffers nodig hebben voor het berekenen en heffen van wegentol op de voertuigen van EETS-gebruikers, of b) de informatie die tolheffers nodig hebben om de berekening te kunnen verifiëren van de wegentol die door de EETS-aanbieders is geheven op de voertuigen van EETS-gebruikers. §2. 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.	§1^{er}. Les prestataires du SET fournissent aux percepteurs de péages du secteur du SET concerné : a) les informations requises par les percepteurs de péages pour calculer et facturer les péages sur les véhicules des utilisateurs du SET, ou b) les informations requises par les percepteurs de péages pour vérifier le calcul du péage perçu par les prestataires du SET sur les véhicules des utilisateurs du SET. §2. Les percepteurs de péages dans les systèmes de péage par micro-ondes communiquent des déclarations de péage justifiées aux prestataires du SET pour les péages dus par leurs utilisateurs du SET.
Art. 28. De aansprakelijkheid van EETS-aanbieders voor tolmeldingen	Art. 28. Responsabilité des prestataires du SET pour les déclarations de péage
§1. De tolheffer kan van een EETS-aanbieder betaling eisen voor elke onderbouwde tolmelding en voor elke onderbouwde niet-tolmelding die betrekking heeft op een door de EETS-aanbieder beheerde rekening van de EETS-gebruiker. §2. Wanneer de voertuigclassificatie, die door de EETS-aanbieder wordt gebruikt voor het vaststellen van het voor een voertuig geldend toltarief, afwijkt van die van een tolheffer, prevaleert de classificatie van de tolheffer, tenzij wordt aangetoond dat er sprake is van een fout.	§1^{er}. Le perceuteur de péages peut exiger le paiement d'un prestataire du SET pour toute déclaration de péage justifiée et pour toute non-déclaration de péages justifiée concernant un compte d'utilisateur du SET géré par le prestataire du SET. §2. Lorsque la classification des véhicules qui est utilisée par le prestataire du SET pour établir le tarif de péage applicable diffère de celle déterminée par un perceuteur de péages, la classification du perceuteur de péages prévaut, à moins qu'une erreur ne puisse être établie.
HOOFDSTUK 8. BIJKOMENDE VERPLICHTINGEN VAN DE EETS-AANBIEDER	CHAPITRE 8. OBLIGATIONS SUPPLÉMENTAIRES DU PRESTATAIRE DU SET
Art. 29. Informatie met betrekking tot de EETS-gebieden van de EETS-aanbieder	Art. 29. Informations relatives aux secteurs du SET du prestataire du SET

Een geregistreerde EETS-aanbieder maakt via elektronische weg bekend: a) de EETS-gebieden die hij bestrijkt; b) de wijzigingen daarvan; c) de gedetailleerde, jaarlijks bijgewerkte plannen over uitbreiding van diensten naar andere EETS-gebieden. De plannen bedoeld in het eerste lid, c), worden voor het eerst bekendgemaakt binnen de maand na registratie van de EETS-aanbieder.	Un prestataire du SET enregistré en Belgique annonce par voie électronique : a) les secteurs du SET qu'il couvre ; b) les modifications qui y sont apportées ; c) les plans détaillés mis à jour chaque année pour étendre les services à d'autres secteurs du SET. Les plans visés au paragraphe 1, c), sont publiés pour la première fois dans un délai d'un mois à compter de l'enregistrement du prestataire du SET.
Art. 30. Openbaarmaking contracteringsbeleid De EETS-aanbieders maken het beleid openbaar dat zij toepassen bij het sluiten van dienstverleningsovereenkomsten met EETS-gebruikers, waaronder hun contractuele voorwaarden, via elektronische weg.	Art. 30. Publication des conditions contractuelles Les prestataires du SET rendent publique, par voie électronique, la politique qu'ils appliquent lorsqu'ils concluent des contrats de prestation de services avec les utilisateurs du SET, dont leurs conditions contractuelles.
Art. 31. Samenwerkingsverplichting met de tolheffers en kennisgeving niet-betaling wegentol §1. EETS-aanbieders werken samen met de tolheffers en de door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangewezen instantie om vermoedelijke overtreders van de verplichting om wegentol te betalen te identificeren. §2. Wanneer niet-betaling van wegentol wordt vermoed, kan de tolheffer bij de EETS-aanbieder de gegevens opvragen met betrekking tot het voertuig dat betrokken is bij de vermeende niet-betaling van wegentol en met betrekking tot de houder en de eigenaar van dat voertuig . De EETS-aanbieder stelt deze gegevens onmiddellijk ter beschikking aan de tolheffer van het betrokken EETS-gebied. §3. De tolheffer maakt de gegevens, bedoeld in de tweede paragraaf, niet bekend aan andere toldienstaanbieders. Als de tolheffer en een toldienstaanbieder deel uitmaken van één entiteit, worden de gegevens uitsluitend gebruikt	Art.31. Obligation de coopérer avec les percepteurs de péages et notification du non-paiement du péage routier §1er. Les prestataires du SET coopèrent avec les percepteurs de péages et l'organisme désigné par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour identifier les contrevenants présumés à l'obligation de péage routier. §2. Si un non-paiement du péage routier est suspecté, le percepteur de péages peut demander des informations au prestataire du SET concernant le véhicule impliqué dans le non-paiement du péage routier et concernant le détenteur et le propriétaire de ce véhicule. Le prestataire du SET met immédiatement ces informations à la disposition du percepteur de péages concerné. §3. Le percepteur de péages ne divulgue pas les données visées au paragraphe 2 à d'autres prestataires de services de péage. Si le percepteur de péages et un prestataire de services de péage font partie d'une même entité, les données ne sont

voor het identificeren van vermeende overtreeders. §4. Als de tolheffer beslist om in geval van niet-betaling van wegentol een afhandelingsprocedure in te stellen, stelt die tolheffer 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 in kennis in overeenstemming met het nationale en regionale recht en met vermelding van de juridische gevolgen ervan.	utilisées que pour identifier les contrevenants présumés. §4. Si le percepteur de péages décide d'engager des poursuites en cas de non-paiement du péage routier, ce percepteur de péages en informe le propriétaire, le détenteur du véhicule ou la personne autrement identifiée comme la personne soupçonnée de ne pas avoir payé le péage routier, conformément au droit national et régional et en indiquant les conséquences juridiques.
Art. 32. Gegevensverschaffing door de EETS-aanbieder §1. Een tolheffer kan bij een EETS-aanbieder volgende gegevens opvragen: a) gegevens met betrekking tot 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; b) gegevens met betrekking tot de eigenaars of houders van deze voertuigen, mits de tolheffer deze gegevens nodig heeft om zijn verplichtingen ten aanzien van de belastingautoriteiten na te komen. §2. De EETS-aanbieder verschaft de gevraagde gegevens uiterlijk twee dagen na ontvangst van het verzoek. §3. De tolheffer maakt de gegevens, bedoeld in de eerste paragraaf, niet bekend aan andere toldienstaanbieders. Als de tolheffer en een toldienstaanbieder deel uitmaken van één entiteit, worden de gegevens uitsluitend gebruikt voor het nakomen van verplichtingen ten aanzien van de belastingautoriteiten.	Art. 32. Fourniture de données par le prestataire du SET §1^{er}. Un percepteur de péages peut demander les informations suivantes à un prestataire du SET : a) les données relatives à tous les véhicules détenus ou en possession des propriétaires et détenteurs des véhicules qui ont conclu un contrat de prestation de services avec le prestataire du SET, et ayant roulé pendant une période spécifiée dans le secteur du SET dont le percepteur de péages est responsable; b) les données relatives aux propriétaires ou détenteurs de ces véhicules, pour autant que le percepteur de péages ait besoin de ces informations pour remplir ses obligations vis-à-vis des autorités fiscales. §2. Le prestataire du SET fournit les données demandées au plus tard deux jours après réception de la demande. §3. Le percepteur de péages ne divulgue pas les informations visées au paragraphe 1^{er} à d'autres prestataires de services de péage. Si le percepteur de péages et un prestataire de services de péage font partie d'une même entité, les données ne sont utilisées que pour remplir des obligations envers les autorités fiscales.
Art. 33. Verkeersbeleid en managementgegevens	Art. 33. Données de gestion et de politique du trafic

Op eerste verzoek delen de toldienstaanbieders aan de instantie aangeduid door de Regering verkeersgegevens met betrekking tot hun EETS-gebruikers mee ten behoeve van het verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer.	Aux fins de l'exécution de politiques en matière de circulation et de l'amélioration de la gestion du trafic en Région de Bruxelles-Capitale, les prestataires de services de péage communiquent, à première demande, à l'organe désigné par le Gouvernement, les données de trafic concernant leurs clients.
HOOFDSTUK 9. BESCHERMING VAN GEGEVENS	CHAPITRE 9. PROTECTION DES DONNEES
Art. 34. Verwerking van de gegevens De wetgeving die een specifiek elektronisch tolheffingssysteem invoert en organiseert, bepaalt de essentiële elementen van de verwerking van gegevens, waaronder persoonsgegevens.	Art. 34. Traitement des données La législation introduisant et organisant un système de télépéage routier spécifique, détermine les éléments essentiels du traitement, en ce compris les données à caractère personnel.
Art. 35. Rechten van de betrokkenen §1. Zonder afbreuk te doen aan de rechten die volgen uit de algemene verordening gegevensbescherming zorgt de verwerkingsverantwoordelijke zorgt ervoor dat persoonsgegevens nauwkeurig zijn en geactualiseerd worden en de verzoeken van de betrokkenen als vermeld in artikel 4, 1), van de algemene verordening gegevensbescherming om hun persoonsgegevens te rectificeren en te wissen onverwijld worden behandeld. §2. Elke betrokkene als vermeld in artikel 4, 1), van de algemene verordening gegevensbescherming, kan onverwijld informatie krijgen over welke opgeslagen persoonsgegevens zijn doorgestuurd ingevolge een verzoek tot mededeling van persoonsgegevens indien niet-betaling van wegentol wordt vermoed als vermeld in artikel 31, tweede lid van deze ordonnantie, met inbegrip van de datum van het verzoek en de bevoegde autoriteit van het gewest op wiens grondgebied de niet-betaling is vastgesteld.	Art. 35. Droits des personnes concernées §1er. Sans préjudice des droits découlant du règlement général sur la protection des données le responsable du traitement veille à ce que les données à caractère personnel soient précises et actualisées et que toutes demandes de rectification et d'effacement des données à caractère personnel des personnes concernées visées à l'article 4, 1), du règlement général sur la protection des données soient traitées, dans les meilleurs délais. §2. Chaque personne concernée visée à l'article 4, 1), du règlement général sur la protection des données peut obtenir, dans les meilleurs délais, des informations concernant les données à caractère personnel stockées qui sont transmises après une demande de communication de données à caractère personnel dans le cas où un défaut de paiement du péage routier visé à l'article 31, paragraphe 2, de la présente ordonnance est présumé, y compris la date de la demande et l'autorité compétente de la région sur le territoire de laquelle ce défaut a été constaté.
HOOFDSTUK 10. BEMIDDELING	CHAPITRE 10. MÉDIATION
Art. 36. Bemiddelende instantie	Art. 36. Organe de conciliation

§1. De Regering, al dan niet in samenwerking met de regeringen van de andere gewesten, wijst een bemiddelende instantie aan of richt die in, die bemiddeling mogelijk maakt tussen die tolheffers en de EETS-aanbieders die met deze tolheffers EETS-overeenkomsten hebben gesloten, die daarover onderhandelen of die geen overeenstemming bereiken. §2. De bemiddelende instantie heeft als taak: a) nagaan of de door de tolheffer aan EETS-aanbieders opgelegde contractvoorwaarden niet-discriminerend zijn; b) nagaan of de EETS-aanbieders in overeenstemming met beginselen vastgelegd in artikel 23, worden vergoed; c) alle relevante informatie opvragen bij tolheffers, EETS-aanbieders en derden die betrokken zijn bij EETS in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; d) informatie uitwisselen met bemiddelende instanties van andere lidstaten over hun werkzaamheden, richtsnoeren en praktijken.	§1^{er}. Le Gouvernement, en coopération ou non avec les gouvernement des autres régions, désigne ou crée un intermédiaire permettant de faciliter la médiation entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET qui ont conclu des contrats de SET avec lesdits percepteurs de péages, qui négocient à ce sujet ou qui ne parviennent pas à un accord. §2. L'organe de conciliation a les tâches suivantes : a) vérifier que les conditions contractuelles appliquées par le percepteur de péages aux prestataires du SET ne sont pas discriminatoires; b) vérifier que les prestataires du SET sont rémunérés conformément aux principes énoncés à l'article 23; c) demander toutes les informations pertinentes aux percepteurs de péages, aux prestataires du SET et aux tiers impliqués dans le SET en Région de Bruxelles-Capitale; d) échanger des informations avec les organes de conciliation des autres États membres sur leurs activités, lignes directrices et pratiques.
Art. 37. Bemiddelingsprocedure §1. Een tolheffer of een EETS-aanbieder kan de bemiddelende instantie verzoeken tussenbeide te komen in geschillen over hun contractuele relatie of onderhandelingen. §2. De bemiddelende instantie bepaalt binnen een termijn van een maand na ontvangst van het bemiddelingsverzoek of zij over alle voor de bemiddeling noodzakelijke documenten beschikt. §3. De bemiddelende instantie brengt uiterlijk zes maanden na de ontvangst van het bemiddelingsverzoek advies uit over het geschil.	Art. 37. Procédure de médiation §1^{er}. Un percepteur de péages ou un prestataire du SET peut demander à l'organe de conciliation d'intervenir dans les litiges concernant leurs relations ou négociations contractuelles. §2. L'organe de conciliation détermine 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. §3. L'organe de conciliation rend un avis sur le différend au plus tard six mois après réception de la demande d'intervention.
HOOFDSTUK 11 SLOTBEPALINGEN	CHAPITRE 11 DISPOSITIONS FINALES
Artikel 38 Geldigheid bestaande registraties van EETS-aanbieders	Art. 38 Validité des enregistrements existants des prestataires du SET

Een registratie op grond van artikel 3 van de <i>beschikking 2009/750/EG</i> van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen, wordt aangemerkt als registratie op grond van artikel 10 van deze ordonnantie.	L'enregistrement accordé à un prestataire du SET avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance en conformité à l'article 3 de la décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 sur la définition du service européen de télépéage et ses aspects techniques est considéré comme un enregistrement conforme à l'article 10 de la présente ordonnance.
Artikel 39 Inwerkingtreding Deze ordonnantie treedt in werking op [xxxx].	Art. 39 Entrée en vigueur La présente ordonnance entre en vigueur le [xxxx].
BIJLAGE.	ANNEXE.
Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
De Minister-President,	Le Ministre-Président,
Rudi VERVOORT	Rudi VERVOORT
De Minister belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	La Ministre chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,
Elke VAN DEN BRANDT	Elke VAN DEN BRANDT
De Minister belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	Le Ministre chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la Démocratie participative,
Alain MARON	Alain MARON
De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid,	Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et de la Promotion du Multilinguisme,
Sven GATZ	Sven GATZ
De Minister belast met Werk en Beroepsopleiding, Digitalisering, de Plaatselijke Besturen en Dierenwelzijn,	Le Ministre chargé de l'Emploi et de la Formation professionnelle, de la Transition numérique, des Pouvoirs locaux et du Bien-être animal,
Bernard CLERFAYT	Bernard CLERFAYT

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
BETREFFENDE DE INTEROPERABILITEIT
VAN ELEKTRONISCHE
TOLHEFFINGSSYSTEMEN VOOR HET
WEGVERKEER**

Samenvatting

Dit voorontwerp van ordonnantie zet de richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie, gedeeltelijk om in recht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het beoogt met name om een geharmoniseerd kader te scheppen om de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Europese Economische Ruimte te waarborgen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Inleiding

Dit voorontwerp van ordonnantie beoogt de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (richtlijn 2019/520 ook EETS-richtlijn genoemd).

Het zet de richtlijn gedeeltelijk om omdat:

- een aantal initiatieven onder de bevoegdheid vallen van de federale staat en op dat niveau geregeld moeten worden (bijvoorbeeld de bepalingen betreffende de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over de niet-betaling van wegentol opgenomen in artikel 23 van de richtlijn 2019/520). Andere initiatieven vallen onder de bevoegdheid van de regering al dan niet in samenwerking met de regeringen van de andere gewesten (bijvoorbeeld de bepalingen betreffende het contactbureau opgenomen in artikel 18 van de richtlijn 2019/520);
- sommige bepalingen van de richtlijn uitvoeringsbepalingen opleggen die geen directe wijziging van regelgeving vereisen (bijvoorbeeld de bepalingen

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
CONCERNANT L'INTEROPERABILITE DES
SYSTEMES DE TELEPEAGE ROUTIER**

Résumé

Cet avant-projet d'ordonnance transpose partiellement, dans le droit de la Région de Bruxelles-Capitale, la directive 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union.

Il vise notamment à créer un cadre harmonisé afin d'assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage pour le trafic routier dans l'Espace Economique Européen.

EXPOSE DES MOTIFS

I. EXPOSE GENERAL

A. Introduction

Cet avant-projet d'ordonnance vise à transposer partiellement la directive 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (directive 2019/520 aussi appelée directive SET).

Il ne transpose que partiellement la directive parce que :

- un certain nombre d'initiatives relèvent des compétences de l'autorité fédérale et doivent être réglées à ce niveau (par exemple les dispositions concernant l'échange transfrontière d'informations relatives au non-paiement du péage routier reprises à l'article 23 de la directive 2019/520). D'autres initiatives relèvent quant à elles de la compétence du gouvernement en coopération (ou non) avec les gouvernements des autres régions (par exemple les dispositions concernant le bureau de contact reprises à l'article 18 de la directive 2019/520);
- certaines dispositions de la directive sont directement exécutoires et n'exigent pas de modification directe de

over de rapportering bepaald in artikel 26 van de richtlijn 2019/520). B. De richtlijn 2004/52/EG De richtlijn 2019/520 trekt de Europese richtlijn 2004/52/EG van 29 april 2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap aangenomen, in. Laatstgenoemde richtlijn trad in werking op 20 mei 2004. Deze richtlijn vond haar oorzaak in de vaststelling dat binnen Europa een steeds toenemend aantal technologieën werd gebruikt voor elektronische tolheffing, en dat elk van de lidstaten verschillende specificaties voor hun elektronisch tolheffingssysteem oplegden. Aangezien elektronische tolheffingssystemen doorgaans vereisen dat speciale boordapparatuur in het voertuig van de toelichtende weggebruiker wordt geïnstalleerd, dreigden deze weggebruikers in de toekomst te worden opgescheept met steeds meer incompatibele en dure elektronische kastjes in de bestuurderscabine. Zij zouden daarbij vervolgens het risico lopen vergissingen te maken bij het gebruik daarvan, zoals het niet betalen van de tol zonder enig opzet. Een dergelijke wildgroei was op grond van financiële, veiligheids- en juridische overwegingen dan ook onaanvaardbaar. Met de richtlijn 2004/52/EG trachtte de Europese wetgever een antwoord te bieden op deze kunstmatige belemmeringen voor de werking van de interne markt. De richtlijn 2004/52/EG omvatte het kader voor een Europese Elektronische Tolheffingsdienst (EETS) die complementair was aan bestaande (nationale) tolheffingsdiensten. Het algemene principe van EETS bestond erin dat een gebruiker, wanneer hij hiervoor zou kiezen, met slechts één overeenkomst met één enkele aanbieder van elektronische tolheffingsdiensten in alle tolgebieden in de Europese Unie die van elektronische tolheffing gebruikmaken, de verschuldigde tol zou kunnen voldoen. Om een dergelijk systeem te kunnen realiseren, werden vereisten inzake interoperabiliteit opgelegd en dit zowel op technisch, contractueel als procedureel vlak. In 2009 werd door de Europese Commissie bij beschikking 2009/750/EG tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen verder bepaald hoe de door de richtlijn 2004/52/EG voorziene interoperabiliteit in de praktijk moet worden bereikt.	la réglementation (par exemple les dispositions sur le rapport prévu à l'article 26 de la directive 2019/520). B. La directive 2004/52/CE La directive 2019/520 remplace la directive 52/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté. Cette dernière était entrée en vigueur le 20 mai 2004. Cette directive trouvait son origine dans le constat qu'en Europe, un nombre toujours croissant de technologies différentes étaient utilisées pour le télépéage et que chaque Etat Membre établissait ses propres spécifications pour son système de télépéage. Vu que les systèmes de télépéage exigent généralement l'installation d'un équipement embarqué dans le véhicule des usagers de la route soumise au péage, ceux-ci risquaient, dans le futur, de se retrouver avec toujours plus de boîtiers électroniques coûteux et incompatibles dans la cabine de pilotage. Ils auraient, de ce fait, couru le risque de commettre sans le vouloir des erreurs lors de leur utilisation, tel que le non-paiement du péage. Pareille multiplication de boîtiers était donc inacceptable pour des raisons financières, juridiques et de sécurité. Avec la directive 2004/52, le législateur européen a essayé de donner une réponse à ces obstacles artificiels au bon fonctionnement du marché intérieur. La directive 2004/52 fixe le cadre du Système européen de télépéage (SET) qui était complémentaire aux services (nationaux) de péage existant. Le principe général du SET est que l'utilisateur, s'il le choisit, puisse s'acquitter du péage dû, dans tous les secteurs à péage de l'Union européenne qui utilisent un système de télépéage, avec seulement un contrat conclu avec un unique prestataire de services de télépéage. Pour pouvoir réaliser un tel système, des exigences d'interopérabilité ont été imposées aux niveaux technique, contractuel et procédural. En 2009, il fut précisé par la Commission, par sa décision 2009/750/CE relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques, comment l'interopérabilité doit être réalisée en pratique.
--	--

De richtlijn 2004/52/EG en de beschikking 2009/750/EG werden in het Belgisch recht deels omgezet door de federale wetgever bij de wet van 21 december 2006 houdende omzetting van de richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap, en deels door de regionale wetgevers bij de gewestelijke decreten en ordonnantie die strekten tot invoering van de kilometerheffing in de drie gewesten. Voor het Brussels Hoofdstedelijke Gewest gaat het meer bepaald om de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet.

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

C. Totstandkoming van de richtlijn 2019/520

Meer dan 10 jaar na de inwerkingtreding van richtlijn 2004/52/EG, stelde men vast dat de beoogde interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen in de praktijk in grote mate niet werd bereikt. Daartoe zag de Europese regelgever twee hoofdredenen:

1. de eisen die de EETS-wetgeving aan de EETS-aanbieders oplegde, zoals bijvoorbeeld de verplichting om hun diensten in alle lidstaten aan te bieden binnen 24 maanden na hun officiële registratie en de verplichting om de

La directive 2004/52/CE et la décision 2009/750/CE furent partiellement transposées en droit belge, par l'autorité fédérale, par la loi du 21 décembre 2006 transposant la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et, par les législateurs régionaux, par les décrets et l'ordonnance introduisant un prélèvement kilométrique dans les trois régions. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, il s'agit plus précisément de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale pour les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette.

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

C. Elaboration de la directive 2019/520

Plus de 10 ans après l'entrée en vigueur de la directive 2004/520/CE, il a été constaté que l'objectif d'interopérabilité des systèmes de télépéage n'a en pratique, en grande partie pas été atteint. Le législateur européen a vu deux raisons principales à cela:

1. Les exigences que la législation SET imposaient aux prestataires du SET, comme par exemple l'obligation d'offrir leurs services dans tous les Etats membres dans les 24 mois suivant leur enregistrement

markt van lichte voertuigen te bedienen met dure satellietgebaseerde boordapparatuur; en 2. de hinderpalen waarmee de EETS-aanbieders werden geconfronteerd wanneer zij zich op de markt wensten te begeven, waaronder te lange en veranderende aanvaardingsprocedures en specifieke technische kenmerken van lokale systemen. Bovendien moesten de verplichtingen van tolheffers (die het tolsysteem beheren) en lidstaten ten aanzien van EETS-aanbieders worden verduidelijkt en gespecificeerd, zodat EETS-diensten zich parallel met nationale diensten kunnen ontwikkelen. De richtlijn 2019/520 belet verder niet dat toldiensten worden verleend door nationale of lokale dienstverleners. In de praktijk rezen ook moeilijkheden om de betaling van tol door bestuurders van voertuigen die in een andere lidstaat zijn ingeschreven, af te dwingen. Een lidstaat die een overtreding had vastgesteld door middel van automatische handhavingstoestellen, kon de overtreder niet identificeren op basis van de nummerplaat indien dat voertuig in het buitenland was ingeschreven. Er bestond immers op EU-niveau geen rechtsgrondslag voor de uitwisseling van voertuigregistratiegegevens tussen lidstaten met het oog op de handhaving van tolregelingen. Om aan elk van bovenstaande problemen tegemoet te komen, werd op 19 maart 2019 de richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie, aangenomen. De richtlijn 2019/520 is uitgebreider dan de richtlijn 2004/52/EG. Zij neemt heel wat bepalingen over uit de bestaande richtlijn en de beschikking 2009/750/EG, die ze herschikt en waaraan zij een aantal nieuwe bepalingen en regelingen toevoegt. De richtlijn 2019/520 heeft nog steeds als voornaamste doel om op het hele Europese wegennet de interoperabiliteit van de elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer te waarborgen. Dit wenst zij te verwezenlijken door enkele basisvereisten op te leggen waaraan alle elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer dienen te voldoen, met dien verstande evenwel dat de richtlijn niet van toepassing is op kleine, strikt lokale tolheffingssystemen voor het wegverkeer	officiel et l'obligation de desservir le marché des véhicules légers avec un équipement embarqué coûteux, basé sur un système de localisation par satellite. 2. Les obstacles auxquels les prestataires du SET furent confrontés lorsqu'ils souhaitaient accéder au marché, parmi lesquels les procédures d'acceptation trop longues et changeantes et les caractéristiques techniques spécifiques des systèmes locaux. De plus, les obligations des percepteurs de péages (qui gèrent le système de péage) et des Etats membres envers les prestataires du SET devaient être clarifiées et précisées afin que les services du SET puissent se développer parallèlement aux services nationaux. La directive 2019/520 n'empêche pas la livraison des services de péage par des prestataires de services nationaux ou locaux. En pratique, des difficultés sont également apparues pour imposer le paiement du péage par les conducteurs de véhicules immatriculés dans un autre Etat membre. Un Etat membre qui avait établi une infraction au moyen de dispositifs de contrôle automatique, ne pouvait pas identifier le contrevenant sur la base de la plaque d'immatriculation si ce véhicule était immatriculé à l'étranger. En effet, il n'y avait pas de base juridique au niveau de l'UE pour l'échange de données d'immatriculation des véhicules entre les Etats membres pour faire appliquer les réglementations en matière de péage. Afin de remédier à chacun des problèmes susmentionnés, la Directive 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union a été adoptée le 19 mars 2019. La directive 2019/520 a une portée plus importante que la directive 2004/52/CE. Elle reprend de nombreuses dispositions de la directive existante et de la décision 2009/750/CE qu'elle reformule et auxquelles elle ajoute un certain nombre de nouvelles dispositions et de nouveaux régimes. La directive 2019/520 a toujours comme objectif principal d'assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier sur l'ensemble du réseau routier européen. Elle vise à atteindre cet objectif en imposant certaines exigences de base auxquelles tous les systèmes de télépéage routier doivent satisfaire, étant entendu toutefois que la directive ne s'applique pas aux petits systèmes de péage routier strictement locaux pour lesquels les coûts de mise en
---	---

waarvoor de kosten van de aanpassing aan de vereisten van de richtlijn niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst.

De richtlijn 2019/520 bevat voornamelijk hiernavolgende nieuwe bepalingen en wijzigingen ten opzichte van de vorige richtlijn, beschikking en nationale en regionale regelgeving:

- EETS-aanbieders dienen hun diensten niet langer aan te bieden op het hele grondgebied van de Europese Unie. Zij dienen daarentegen binnen een termijn van 24 maanden overeenkomsten te sluiten met de tolheffer(s) voor alle EETS-gebieden op het grondgebied van een lidstaat, en binnen de 36 maanden voor alle EETS-gebieden op het grondgebied van ten minste vier lidstaten. Zij zullen ook informatie moeten bekendmaken over de EETS-gebieden die zij bestrijken en over het beleid dat zij toepassen wanneer ze overeenkomsten sluiten met de heffingsplichtigen.
- Er wordt voorzien in een uitdrukkelijk recht op vergoeding voor de EETS-aanbieders vanwege de tolheffer. Daarbij moet rekening worden gehouden met de volgende principes:
 - o De methode om de vergoeding te bepalen moet transparant, niet-discriminerend en identiek zijn voor alle EETS-aanbieders die voor een bepaald EETS-gebied zijn geaccrediteerd. Ze moet in de EETS-gebiedsverklaring worden bekendgemaakt als onderdeel van de commerciële voorwaarden.
 - o De methode voor de berekening van de vergoeding moet dezelfde structuur hebben als voor de vergoeding die in het EETS-gebied wordt betaald voor vergelijkbare diensten die in voorkomend geval worden aangeboden door de hoofddienstaanbieder.
 - o Er mag slechts een onderscheid tussen het bedrag van de vergoeding van EETS-aanbieders en deze van de hoofddienstaanbieder worden gemaakt, wanneer dit wordt gerechtvaardigd door de kosten die verband houden met de specifieke eisen en verplichtingen die de hoofddienstaanbieder heeft en de EETS-aanbieders niet, en de noodzaak om van de vergoeding van EETS-aanbieders de vaste kosten af te trekken die door de tolheffer worden opgelegd op grond van de kosten die hij maakt door in zijn tolgebied een EETS-conform systeem beschikbaar te stellen, te bedienen en te onderhouden, met inbegrip van de accreditatiekosten, wanneer die niet in het tolgeld zijn opgenomen.

conformiteit met de eisen van de richtlijn zou niet in verhouding staan tot de opbrengst. De richtlijn 2019/520 zou de kosten van de aanpassing aan de vereisten van de richtlijn niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst.

La directive 2019/520 contient principalement les nouvelles dispositions et modifications suivantes par rapport aux précédentes directives, décisions et réglementations nationales et régionales :

- Les prestataires du SET ne doivent plus offrir leurs services sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne. Ils doivent, par contre, dans un délai de 24 mois, conclure des contrats avec le ou les percepteurs de péages pour tous les secteurs du SET sur le territoire d'un État membre, et dans un délai de 36 mois pour tous les secteurs du SET sur le territoire d'au moins quatre États membres. Ils devront également publier des informations sur les secteurs du SET qu'ils couvrent et les politiques qu'ils appliquent lorsqu'ils concluent des contrats avec les redevables des péages.
- Il est explicitement prévu un droit à une rémunération pour les prestataires du SET à charge du percepteur de péages. Les principes suivants sont pris en compte :
 - o La méthode utilisée pour déterminer la rémunération doit être transparente, non discriminatoire et identique pour tous les prestataires du SET agréés pour un secteur de SET donné. Elle est publiée dans le cadre des conditions commerciales de la déclaration de secteur de SET.
 - o La méthode de calcul de la rémunération doit suivre la même structure que la rémunération de services comparables fournis par le prestataire de services principal.
 - o Le montant de la rémunération des prestataires du SET peut varier de la rémunération du prestataire de services principal pour autant que cela soit justifié par le coût d'exigences et d'obligations spécifiques du prestataire de services principal auxquelles les prestataires du SET ne sont pas tenus, ainsi que par 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 à péage, y compris les coûts d'agrément, lorsque ces coûts ne sont pas compris dans le péage.

- Enkele bijkomende transparantieplichten werden toegevoegd, waaronder de volgende: - o alle restituties van of kortingen op tolgelden die door een lidstaat of een tolheffer worden aangeboden, moeten transparant zijn en publiek worden bekendgemaakt; - o de EETS-gebiedsverklaringen en de aanpassingen ervan moeten tijdig genoeg bekendgemaakt worden om de geaccrediteerde EETS-aanbieders in staat te stellen om hun interoperabiliteitsonderdelen aan te passen aan de (nieuwe) vereisten en om hen uiterlijk een maand voor de operationele start van het (gewijzigde) systeem (opnieuw) te kunnen accrediteren; - o de beslissingen van een lidstaat of een tolheffer met betrekking tot onder meer de beoordeling van de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen, moeten worden gemotiveerd. Ze moeten zo spoedig mogelijk ter kennis worden gebracht van de betrokken fabrikant en EETS-aanbieder of hun gemachtigden, met vermelding van de mogelijke rechtsmiddelen en de termijnen om deze in te stellen. - Er wordt een procedure voorzien voor uitwisseling van informatie tussen lidstaten. Elke lidstaat moet een nationaal contactpunt aanduiden dat toegang heeft tot de nationale registratiegegevens met betrekking tot de voertuigen, en de eigenaars of houders ervan, zodat zij kunnen worden geïdentificeerd wanneer de wegentol niet wordt betaald. De uitwisseling van de in de richtlijn bedoelde informatie tussen lidstaten mag enkel tussen die nationale contactpunten plaatsvinden en geschiedt aan de hand van de softwaretoepassing Eucaris (Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem) en gewijzigde versies van die software.	- Certaines obligations de transparence supplémentaires ont été ajoutées, notamment les suivantes : - o Toutes les remises ou réductions de péage offertes, par un État membre ou un percepteur de péages doivent être transparentes et annoncées publiquement ; - o Les déclarations de secteur de SET et leurs modifications doivent être publiées suffisamment à l'avance pour permettre aux prestataires agréés du SET d'adapter leurs constituants d'interopérabilité aux (nouvelles) exigences du système afin qu'ils puissent (à nouveau) être agréés au plus tard un mois avant la date du lancement opérationnel du système (modifié). - o Les décisions prises par un État membre ou un percepteur de péages concernant, entre autres, l'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité doivent être motivées. Elles doivent être notifiées, dans les meilleurs délais, au fabricant et au prestataire du SET concernés ou à leurs mandataires, avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits. - Il est prévu une procédure pour l'échange d'informations entre Etats membres. Chaque Etat membre doit désigner un point de contact national qui a accès aux données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules et à leur propriétaire ou détenteur, afin qu'ils puissent être identifiés lorsque le péage routier n'est pas payé. L'échange d'informations entre Etats membres visé par la directive peut uniquement avoir lieu entre points de contact et s'effectue grâce au software Eucaris (Système européen d'informations relatives aux véhicules et aux permis de conduire) et les versions modifiées de ce software.
D. Overzicht en structuur van de richtlijn 2019/520 De richtlijn 2019/520 is onderverdeeld in 9 hoofdstukken. In het hoofdstuk I (artikelen 1 tot en met 3) wordt het onderwerp en werkingssfeer toegelicht evenals de technologische oplossingen die voor de interoperabele tolsystemen moeten worden gebruikt.	D. Vue d'ensemble et structure de la directive 2019/520 La directive 2019/520 est divisée en 9 chapitres. Le chapitre I (articles 1 à 3) expose l'objet et le champ d'application ainsi que les solutions technologiques qui doivent être utilisées pour les systèmes de péage interoperables.

Vervolgens worden in hoofdstuk II (artikelen 4 tot en met 10), de algemene beginselen van de EETS (de Europese Elektronische Tolheffingsdiensten) bepaald met de voorwaarden tot registratie van EETS-aanbieders (artikel 4), de rechten en plichten van respectievelijk de EETS-aanbieders, de tolheffers en de EETS-gebruikers (artikelen 5, 6 en 10), de vergoeding waarop de EETS-aanbieders recht hebben en de restrictieve voorwaarden waaronder hiervan kan worden afgeweken ten behoeve van de gebeurlijke hoofddienstaanbieder (artikel 7). Verder worden de voorwaarden bepaald waaraan de tolgelden moeten voldoen (artikel 8) en de boekhouding van de EETS-aanbieders (artikel 9). In hoofdstuk III worden de oprichting, de taken en procedure van de bemiddelende instantie geregeld die bemiddelt tussen de EETS-aanbieders en de tolheffers in geval van betwisting over de tussen hen overeen te komen contractvoorwaarden en de conformiteit van de vergoeding aan de voorwaarden van de richtlijn (artikelen 11 tot en met 12). De technische bepalingen met betrekking tot onder meer de interoperabiliteitsonderdelen maken het voorwerp uit van Hoofdstuk IV (artikelen 13 tot en met 15). In hoofdstuk V zijn clausules opgenomen (artikelen 16 en 17) met betrekking tot de vrijwaring en de beoordeling van conformiteit of geschiktheid voor gebruik die plaats moet vinden wanneer in de handel gebrachte en gebruikte interoperabiliteitsonderdelen voorzien van een CE-markering niet aan de daartoe gestelde vereisten zouden voldoen. Hoofdstuk VI bevat een aantal administratieve bepalingen met betrekking tot de kennisgeving aan de Commissie en de andere lidstaten van de aangemelde instanties 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 gebruik van interoperabiliteitsonderdelen en die ook voorzien in de inrichting van een register voor de EETS-aanbieders (artikelen 18 tot en met 21). Voor de experimentele tolsystemen zijn in hoofdstuk VII een aantal specifieke regels voorzien (artikel 22). Tenslotte zijn in hoofdstuk VIII de (nieuwe) bepalingen opgenomen met betrekking tot de uitwisseling van informatie tussen lidstaten, de kennisgeving en procedure van niet-betaling van wegentol met geautomatiseerde zoekopdrachten en de gegevensbescherming (artikelen 23 tot en met 27). De gegevenselementen die nodig zijn om de geautomatiseerde zoekopdrachten uit te	Le chapitre II (articles 4 à 10) définit ensuite les principes généraux du SET (service européen de télépéage), ce qui comprend les conditions d'enregistrement des prestataires du SET (article 4), les droits et obligations des prestataires du SET, des percepteurs de péages et des utilisateurs du SET (articles 5, 6 et 10), la rémunération à laquelle les prestataires du SET ont droit et les conditions restrictives auxquelles il peut être dérogé au profit du prestataire de services principal (article 7). Les conditions auxquelles les péages doivent satisfaire (article 8) et la comptabilité des prestataires du SET (article 9) sont également définies. Le chapitre III règle l'établissement, les tâches et la procédure de l'organe de conciliation chargé de la médiation entre les prestataires du SET et les percepteurs de péages en cas de désaccord sur les conditions contractuelles à convenir entre eux ou sur la conformité de la rémunération aux conditions de la directive (articles 11 à 12). Les dispositions techniques relatives, entre autres, aux constituants d'interopérabilité font l'objet du chapitre IV (articles 13 à 15). Le chapitre V prévoit la procédure et les mesures applicables lorsqu'un Etat membre suspecte que des constituants d'interopérabilité portant le marquage CE et mis sur le marché ne satisfont pas, lors de leur utilisation, aux exigences auxquelles ils devraient satisfaire. Le chapitre VI contient diverses dispositions administratives ayant trait, entre autres, à la notification à la Commission et aux autres Etats membres des organismes autorisés dans un Etat membre à mener ou à superviser la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité (dits « organismes notifiés »), ainsi qu'à la création d'un registre des prestataires du SET (articles 18 à 21). Pour les systèmes de péage pilotes, certaines règles spécifiques sont prévues au chapitre VII (article 22). Enfin, le chapitre VIII contient les (nouvelles) dispositions applicables en matière de défaut de paiement du péage routier. Elles concernent l'échange d'informations entre Etats membres, la « lettre de notification » devant être envoyée à la personne soupçonnée d'être en défaut de paiement et les données pouvant être transférées à l'entité responsable de la
--	--

voeren zijn opgenomen in Bijlage I bij de richtlijn en het model van kennisgeving in bijlage II. De structuur van richtlijn 2019/520 werd in dit voorontwerp van ordonnantie niet geheel behouden. Er werd daarentegen voor geopteerd om de in de richtlijn verspreide bepalingen die met elkaar verwant zijn te groeperen. In uitvoering van de richtlijn 2019/520 werden intussen ook een gedelegeerde verordening (2020/203) en een uitvoeringsverordening (2020/204) uitgevaardigd, die onmiddellijk deel uitmaken van het recht van de lidstaten vanaf 20 oktober 2021 en niet moeten worden omgezet. De gedelegeerde verordening 2020/203 beschrijft de minimale voorschriften die gelden voor de classificatie van voertuigen en voor de interoperabiliteitsonderdelen, evenals de minimale geschiktheidscriteria voor de aangemelde instanties en de verplichtingen van EETS-gebruikers. De uitvoeringsverordening 2020/204 bevat gedetailleerde verplichtingen voor tolheffers met betrekking tot de minimuminhoud van de EETS-gebiedsverklaring, specificaties voor de elektronische interfaces tussen de interoperabiliteitsonderdelen, voorschriften voor deze onderdelen, en de procedures die de lidstaten moeten toepassen om de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen te beoordelen. E. Geen verplichte wegentol De richtlijn 2019/520 houdt geen verplichting in om al dan niet wegentol op te leggen aan bepaalde voertuigtypes en om het niveau van die heffingen en het doel waarvoor die tol wordt opgelegd te bepalen. Deze beslissingen komen nog steeds exclusief aan de lidstaten toe. Dit voorontwerp van ordonnantie houdt geen verruiming in van het toepassingsgebied van de huidige kilometerheffing, noch wijzigt het de hoogte van die tol of de doelstellingen waarvoor die wordt gebruikt. F. Regionale bevoegdheid voor de omzetting van een deel van de richtlijn 2019/520 <i>a) Bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest</i>	perception (articles 23 à 27). Les éléments de données nécessaires pour effectuer les recherches automatisées sont énumérés à l'annexe I de la directive et le modèle de lettre de notification à l'annexe II. La structure de la directive 2019/520 n'a pas été entièrement respectée dans cet avant-projet d'ordonnance. Il a, au contraire, été choisi de regrouper les dispositions connexes dispersées dans la directive. En application de la directive 2019/520, un règlement délégué (2020/203) et un règlement d'exécution (2020/204) ont, entre-temps, également été publiés ; ils feront immédiatement partie du droit des États membres à partir du 20 octobre 2021 et ne doivent pas être transposés. Le règlement délégué 2020/203 définit les paramètres à utiliser pour la classification des véhicules, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité, ainsi que les critères d'éligibilité des organismes notifiés. Il prévoit en outre les obligations applicables aux utilisateurs du SET. Le règlement d'application 2020/204 fixe des obligations détaillées incombant aux percepteurs de péages, le contenu minimal de la déclaration de domaine du SET, les interfaces électroniques devant être mises en œuvre dans le cadre du SET, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les procédures à appliquer par les États membres pour évaluer la conformité aux spécifications ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité. E. Pas de péage routier obligatoire La directive 2019/520 n'impose aucune obligation aux États membres de percevoir ou non des péages routiers sur certains types de véhicules, le niveau de ces péages ou leur finalité. Ces décisions reviennent toujours exclusivement aux États membres. Ce projet d'ordonnance n'élargit pas le champ d'application du prélèvement kilométrique actuel, ni ne modifie le niveau de ce péage ou les fins auxquelles il serait utilisé. F. Compétence régionale pour la transposition d'une partie de la directive 2019/520 <i>a) Compétence de la Région de Bruxelles-Capitale</i>
--	--

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is bevoegd voor de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2019/520. Op grond van de artikelen 6, §1, X, 1° en 6, §1, X, 2°bis van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd voor "<i>de wegen en hun aanhorigheden</i>" evenals "<i>het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>". Deze bevoegdheden vormden ook de grond voor de regionale omzetting van de richtlijn 2004/52/EG, zoals ook door Grondwettelijk Hof werd bevestigd in haar arrest n°30/2017 van 23 februari 2017. De meeste bepalingen van de richtlijn 2019/520 vallen binnen deze bevoegdheden. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de bepalingen van hoofdstuk II "<i>Algemene beginselen van de EETS</i>" (met uitzondering van artikel 4 "<i>Registratie van de EETS-aanbieders</i>", zie hierna) dat de bepalingen omvat met betrekking tot de rechten en plichten van de bij de tolheffing betrokken actoren, evenals de bepalingen van hoofdstuk III "<i>Bemiddelende instantie</i>" dat de verplichting inhoudt om een bemiddelende instantie aan stellen om bemiddeling tussen tolheffers en EETS-aanbieders mogelijk te maken. Een dergelijke bemiddelende instantie werd overigens reeds aangeduid in het kader van de invoering van de kilometerheffing in de drie gewesten, bij het Samenwerkingsakkoord van 24 maart 2016 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest houdende oprichting van een bemiddelende instantie in het kader van de elektronische tolheffingssystemen op het grondgebied van de drie gewesten. Sinds de zesde staatshervorming is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op grond van artikel 6, §1, VI, 6° van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ook bevoegd voor "<i>de vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen</i>". Op basis van deze bevoegdheid komt het aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toe om artikel 4 van de richtlijn "<i>Registratie van EETS-aanbieders</i>" om te zetten. De Raad van State oordeelde in haar advies 53.169/VR van 27 mei 2013 in dat verband al dat de voorwaarden die gelden voor de registratie als EETS-aanbieder slaan op de essentie van de betrokken activiteit, en dienen te worden gekwalificeerd als vestigingsvoorwaarden in de zin van artikel 6, §	La Région de Bruxelles-Capitale est compétente pour la transposition partielle de la directive 2019/520. En vertu des articles 6, § 1^{er}, X, 1° et 6, § 1^{er}, X, 2°bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, la Région de Bruxelles-Capitale est compétente pour "<i>les routes et leurs dépendances</i>" ainsi que pour "<i>le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges</i>". Ces compétences ont également servi de base à la transposition régionale de la directive 2004/52/CE, comme l'a confirmé la Cour constitutionnelle dans son arrêt n°30/2017 du 23 février 2017. La plupart des dispositions de la directive 2019/520 relèvent de ces compétences. C'est le cas par exemple pour les dispositions du chapitre II "Principes généraux du SET" (à l'exception de l'article 4 "Enregistrement des prestataires du SET", voir ci-dessous) qui contient les dispositions relatives aux droits et obligations des acteurs impliqués dans la perception des péages, ainsi que les dispositions du chapitre III "Organe de conciliation" qui comprend l'obligation de désigner un organe de conciliation afin de rendre possible la médiation entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET. Un tel organe de conciliation a déjà été désigné, dans le cadre de l'introduction du prélèvement kilométrique dans les trois régions, par l'accord de coopération du 24 mars 2016 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création d'un organe de conciliation dans le cadre des systèmes de télépéage sur le territoire des trois Régions. Depuis la sixième réforme de l'État, la Région de Bruxelles-Capitale est également compétente, sur la base de l'article 6, § 1^{er}, VI, 6° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, pour les " les conditions d'accès à la profession, à l'exception des conditions d'accès aux professions des soins de santé et aux professions intellectuelles prestataires de services ". Sur la base de cette compétence, il revient à la Région de Bruxelles-Capitale de transposer l'article 4 de la directive "Enregistrement des prestataires du SET". À cet égard, le Conseil d'État a déjà jugé, dans son avis 53.169/VR du 27 mai 2013, que les conditions applicables à l'enregistrement en tant que prestataire du SET concernent l'essence de l'activité concernée et doivent être qualifiées de conditions d'accès à la profession au sens de l'article 6, § 1^{er}, VI,
---	--

1, VI, vijfde lid, 6°, van de huidige Bijzondere wet van 8 augustus 1980. <i>b) Voorafgaande coördinatie tussen de gewesten</i> Zoals dit ook het geval was bij de regionale omzetting van de richtlijn 2004/52/EG, werden de ontwerpdecreten en -ordonnantie ter omzetting van de richtlijn 2019/520 opgesteld in nauw overleg met vertegenwoordigers van ieder gewest. Om de implementatie zo spoedig als mogelijk te kunnen realiseren, werd ervoor geopteerd om deze voorgaande coördinatie tussen de gewesten niet te formaliseren in een nieuw samenwerkingsakkoord. Bij het opstellen van de omzettingsregelgeving voor elk van de gewesten werd er, om tegenstrijdigheden tussen de verschillende gewesten te vermijden, over gewaakt dat: - de nieuwe verplichtingen die door de richtlijn 2019/520 worden voorgeschreven op gelijkwaardige manier in de regionale regelgeving worden opgenomen, en - de wijzigingen aan de bestaande regelgeving, en in het bijzonder de wijzigingen aan de kilometerheffingsdecreten en -ordonnantie, los daarvan ook parallel zouden worden doorgevoerd. Bovendien moet in overeenstemming met artikel 18 van de richtlijn 2019/520 één contactbureau worden aangewezen dat instaat voor het faciliteren en coördineren van vroegtijdige administratieve contacten tussen EETS-aanbieders en de betrokken tolheffers verantwoordelijk voor EETS-gebieden, wanneer er meerdere EETS-gebieden zijn op het grondgebied van een lidstaat. Aangezien de tolheffing tot de bevoegdheid van de gewesten behoort en elk gewest één of meerdere EETS-gebied heeft gecreëerd, zal de Brusselse Regering in samenwerking met de regeringen van de andere gewesten het contactbureau moeten aanstellen via een samenwerkingsakkoord. Het contactbureau wordt bijgevolg niet in huidige voorontwerp van ordonnantie aangeduid. <i>c) Bevoegdheid van de federale staat</i> Rekening houdend met advies nr. 54.669/VR van 14 januari 2014 van de afdeling wetgeving van de Raad van State, werden de bepalingen van onderhavig voorontwerp van ordonnantie zorgvuldig opgesteld om niet te raken aan de bevoegdheden van de federale staat. Zo werd er bijvoorbeeld bij de omzetting van artikel 10 van de richtlijn 2019/520 met betrekking tot de "Rechten en plichten van EETS-gebruikers" op	paragraphe 5, 6°, de la loi spéciale du 8 août 1980. <i>b) Coordination préalable entre les régions</i> Comme pour la transposition régionale de la directive 2004/52/CE, les projets de décrets et d'ordonnance transposant la directive 2019/520 ont été élaborés en étroite concertation avec les représentants de chaque Région. Afin de pouvoir réaliser la transposition le plus vite possible, il a été décidé de ne pas formaliser la présente coordination entre les Régions dans un nouvel accord de coopération. Afin d'éviter les contradictions entre les différentes régions, il a été veillé à ce que lors l'élaboration, pour chacune des régions, des législations de transposition : - les nouvelles obligations prescrites par la directive 2019/520 soient reprises de manière équivalente dans les législations régionales et - les modifications des législations existantes et, en particulier, les modifications des décrets et ordonnances sur le prélèvement kilométrique soient mises en œuvre séparément et en parallèle. En outre, un bureau de contact unique doit être désigné conformément à l'article 18 de la directive 2019/520 pour faciliter et coordonner les premiers contacts administratifs entre les prestataires du SET et les percepteurs de péages concernés responsables des secteurs du SET lorsqu'il existe plusieurs secteurs du SET sur le territoire d'un État membre. Comme le péage est de la compétence des régions et que chaque région a créé un ou plusieurs secteurs du SET, le Gouvernement bruxellois, en collaboration avec les gouvernements des autres régions, désignera le bureau de contact, via un accord de coopération. Le bureau de contact n'est donc pas désigné dans le présent avant-projet d'ordonnance. <i>c) Compétence de l'État fédéral</i> Compte tenu de l'avis n° 54.669/VR du 14 janvier 2014 de la section de législation du Conseil d'État, les dispositions du présent avant-projet d'ordonnance ont été soigneusement formulées pour ne pas empiéter sur les compétences de l'État fédéral. Par exemple, dans le cadre de la transposition de l'article 10 de la directive 2019/520 relatif aux
---	---

toegezien dat niet werd geraakt aan de bevoegdheid van de federale staat om regels inzake consumentenbescherming en de handelspraktijken vast te stellen (artikel 6, §1, VI, vierde lid, 2° en artikel 6, §1, VI, vijfde lid, 4° van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980).

Daarnaast voorziet onderhavig voorontwerp van ordonnantie in een gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2019/520, en wordt de omzetting van de bepalingen die betrekking hebben op materies die tot de bevoegdheid van de federale staat behoren aan deze laatste overgelaten zoals:

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

In dat verband kan er overigens ook op worden gewezen dat de behandeling van voertuigregistratiegegevens in België toekomt aan de bij wet van 19 mei 2010 opgerichte federale kruispuntbank van de voertuigen. Conform de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof kan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens de bevoegdheidsverdelingsregels, met inbegrip van het verticaliteitsbeginsel, deze niet machtigen als nationaal contactpunt en kan het ook een federale instantie niet eenzijdig verplichten om op te treden als nationaal contactpunt (zie bijvoorbeeld het arrest van het Grondwettelijk Hof nr. 2°/2012 van 11 januari 2012).

G. Opbouw van het voorontwerp van ordonnantie

Onderhavig voorontwerp van ordonnantie omvat de invoering van nieuwe bepalingen die door de richtlijn 2019/520 worden voorgeschreven. Aangezien de bepalingen in die richtlijn al in grote mate geconcretiseerd zijn en in vele gevallen in principe reeds zonder verdere uitwerking zouden kunnen worden uitgevoerd, is ervoor gekozen om

"Droits et obligations des utilisateurs du SET", il a été veillé à ce que la compétence de l'État fédéral pour adopter des règles sur la protection des consommateurs et les pratiques du commerce ne soit pas affectée (article 6, § 1^{er}, VI, quatrième paragraphe, 2° et article 6, §1, VI, cinquième paragraphe, 4° de la loi spéciale du 8 août 1980).

Dès lors, le présent avant-projet d'ordonnance prévoit une transposition partielle de la directive 2019/520, la transposition des dispositions relatives aux matières qui sont de la compétence de l'Etat fédéral ayant été laissée à ce dernier, comme par exemple :

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

Dans ce contexte, il convient également de noter que le traitement des données relatives à l'immatriculation des véhicules en Belgique relève de la compétence de la Banque Carrefour des Véhicules, créée par la loi du 19 mai 2010. Conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la Région de Bruxelles-Capitale ne peut pas, selon les règles de répartition des compétences, y compris le principe de verticalité, désigner celui-ci en tant que point de contact national, ni obliger unilatéralement une autorité fédérale à agir en tant que point de contact national (voir, par exemple, l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 2°/2012 du 11 janvier 2012).

G. Structure de l'avant-projet d'ordonnance

Le présent avant-projet d'ordonnance comprend l'introduction des nouvelles dispositions prescrites par la directive 2019/520. Vu que les dispositions de cette directive sont déjà en grande partie concrétisées et que, dans de nombreux cas, elles pourraient en principe déjà être exécutées

in dit voorontwerp van ordonnantie zo dicht mogelijk aan te sluiten bij de tekst van de richtlijn zelf. Dit vermindert het gevaar op verkeerde interpretaties van de richtlijn met mogelijk foutieve omzetting en eventuele inbreukprocedures als gevolg.

De wijzigingen aan de bepalingen in de bestaande regelgeving die de richtlijn 2004/52/EG en de daaraan gelieerde beschikking 2009/750/EG hadden omgezet, meer in het bijzonder de bepalingen in de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet, worden bij afzonderlijke ordonnantie doorgevoerd.

Vele aanpassingen aan het decreet tot invoering van de kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen betrekking hebben op terminologische wijzigingen om een eenvormig begrippenkader in het kader van de wegentol te hanteren. Daarnaast dient echter ook, rekening houdende met de feitelijke gegevensverwerkingen die in het kader van de kilometerheffing plaatsvinden, een regeling met betrekking tot de gegevens in het algemeen en de persoonsgegevens in het bijzonder te worden voorzien. Daartoe wordt een uitgebreide gegevensbeschermingseffectbeoordeling uitgevoerd. Op grond van de resultaten van die gegevensbeschermingseffectbeoordeling wordt in een afzonderlijk decreet tot wijziging van het decreet tot invoering van de kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een specifieke regeling inzake gegevens en gegevensbescherming uitgewerkt.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

INLEIDENDE TITEL

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een gewestaangelegenheid. De bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd toegelicht in deel I. onder titel "*E. Regionale bevoegdheid voor de omzetting van een deel van richtlijn 2019/520*".

De bepalingen van richtlijn 2019/520 die door middel van deze ordonnantie worden omgezet vallen onder de bevoegdheid voor "*de wegen en hun aanhorigheden*" evenals "*het juridisch stelsel voor de landwegen*".

Artikel 4 van richtlijn 2019/520, dat eveneens met deze ordonnantie wordt omgezet, valt onder de bevoegdheid voor "*de vestigingsvoorwaarden*,"

sans transposition supplémentaire, il a été décidé d'aligner le plus possible cet avant-projet d'ordonnance sur le texte de la directive elle-même. Cela réduit le risque d'interprétations erronées de la directive, pouvant entraîner une transposition incorrecte et d'éventuelles procédures d'infraction.

Les modifications aux dispositions de la législation existante qui avaient transposé la directive 2004/52/CE et la décision 2009/750/CE y afférente, plus particulièrement les dispositions de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, sont introduites par ordonnance distincte.

Beaucoup de modifications à apporter à l'ordonnance introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sont purement terminologiques et visent à utiliser un cadre conceptuel uniforme dans le cadre des péages routiers. En outre, eu égard aux traitements des données concrets qui ont lieu dans le cadre du prélèvement kilométrique, un règlement concernant les données en général et les données à caractère personnel en particulier, doit être prévu. Une analyse extensive d'impact relative à la protection des données est exécutée à cette fin. Sur base des résultats de cette analyse d'impact relative à la protection des données, un règlement spécifique concernant les données et la protection des données est élaboré dans une ordonnance distincte modifiant l'ordonnance introduisant le prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale.

II. COMMENTAIRES DES ARTICLES

TITRE INTRODUCTIF

Article 1

Cette ordonnance régit une matière régionale. La compétence de la Région de Bruxelles-Capitale est justifiée dans la partie I. sous la rubrique « *E. Compétence régionale pour la transposition d'une partie de la directive 2019/520* ».

Les dispositions de la directive 2019/520, qui sont transposées par cette ordonnance relèvent de la compétence pour « *les routes et leurs dépendances* », ainsi que pour « *le régime juridique pour la voirie terrestre* ».

L'article 4 de la directive 2019/520, également transposé par cette ordonnance, relève de la compétence pour les « *conditions d'accès à la*

met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen”.

Artikel 2

Dit artikel verwijst naar de richtlijn die wordt omgezet, met name richtlijn (EU) 2019/520 van het Europese Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie.

Het gaat zoals eerder aangegeven om een gedeeltelijke omzetting omdat:

- een aantal initiatieven onder de bevoegdheid vallen van de federale staat en op dat niveau geregeld moeten worden (bijvoorbeeld wat de bepalingen betreft over de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over de niet-betaling van wegentol opgenomen in artikel 23 van richtlijn 2019/520);
- sommige bepalingen van de richtlijn uitvoeringsbepalingen opleggen die geen directe wijziging van regelgeving vereisen (bijvoorbeeld de bepalingen over de rapportering bepaald in artikel 26 van richtlijn 2019/520).

De concordantietabel voor de omzetting van de richtlijn 2019/520 is opgenomen in de bijlage bij deze memorie van toelichting.

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 3

In artikel 3 worden de in het voorontwerp van ordonnantie gebruikte termen gedefinieerd, waarbij veelal de definities van de richtlijn werden overgenomen. Deze behoeven geen bijkomende uitleg.

Voor de volgende begrippen wordt in een eigen definitie voorzien:

accreditatie: de in de richtlijn voorziene definitie van “accreditatie” betreft in wezen de beschrijving van de accreditatieprocedure. In dit voorontwerp van ordonnantie werd er dan ook voor gekozen om in de definitielijst het begrip “accreditatieprocedure” toe te voegen, dat de in de richtlijn voorziene beschrijving van “accreditatie” overneemt, terwijl het begrip “accreditatie” staat voor de beslissing tot accreditatie na succesvol verloop van de accreditatieprocedure.

profession, à l'exception des conditions d'accès aux professions des soins de santé et aux professions intellectuelles prestataires de services».

Article 2

Cet article fait référence à la directive en cours de transposition, en particulier 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.

Comme indiqué ci-dessus, il s'agit d'une transposition partielle car :

- un certain nombre d'initiatives relèvent de la compétence de l'État fédéral et doivent être réglementées à ce niveau-là (par exemple, les dispositions relatives à l'échange transfrontière d'informations sur le non-paiement des redevances routières énoncées à l'article 23 de la directive 2019/520) ;
- certaines dispositions de la directive imposent des dispositions d'exécution qui ne nécessitent pas de modification réglementaire directe (par exemple les dispositions en matière de rapports, énoncées à l'article 26 de la directive 2019/520).

Le tableau de concordance pour la transposition de la directive 2019/520 est présenté à l'annexe du présent exposé des motifs.

CHAPITRE 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 3

L'article 3 définit les termes utilisés dans l'avant-projet d'ordonnance, souvent à travers la reprise des définitions de la directive. Celles-ci n'appellent pas d'explications supplémentaires.

Une définition distincte est fournie pour les termes suivants :

agrément : la définition de « l'agrément » prévue par la directive concerne essentiellement la description de la procédure d'agrément. Dans cet avant-projet d'ordonnance, il a donc été décidé d'ajouter à la liste des définitions la notion de « procédure d'agrément », qui reprend la description de « l'agrément » prévue par la directive, alors que la notion « d'agrément » désigne la décision d'agrément après la clôture avec succès de la procédure d'agrément.

<i>backoffice</i>: de in de richtlijn voorziene definitie van het begrip "backoffice" werd uitgebreid om beter aan te sluiten bij de reeds bestaande praktijk van elektronische tolheffing onder de vorm van de kilometerheffing, waarbij naast de tolheffers en EETS-aanbieders ook de interregionale entiteit Viapass en de hoofddienstaanbieder met elk hun eigen backoffice zijn betrokken. <i>houder</i>: de in de richtlijn omschreven definitie van "houder van het voertuig" verwijst naar de houder zoals deze in het recht van de lidstaat van inschrijving is gedefinieerd en werd gepreciseerd. <i>tolheffer</i>: gelet op de in België geldende bevoegdheidsverdelingsregels, werd het ruimtelijk toepassingsgebied van deze definitie beperkt tot het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een aantal definities van de richtlijn werden niet weerhouden in het voorontwerp van ordonnantie: <i>aangewezen tolheffer</i>: aangezien in Vlaanderen de entiteiten die bevoegd zullen zijn voor een toekomstig EETS-gebied daar doorgaans niet toe zullen moeten worden benoemd of aangewezen (wat bijvoorbeeld het geval is wanneer het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als tolheffer optreedt), werd deze definitie niet opgenomen in het voorontwerp van ordonnantie. In de artikelen die verplichtingen opleggen aan de "aangewezen tolheffers", werd dit begrip vervangen door het begrip "toekomstige tolheffer" dat voldoende duidelijk is en geen verdere definiëring behoeft. <i>geautomatiseerde zoekopdracht</i>: deze definitie is enkel van belang voor de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over de niet-betaling van wegentol. Aangezien dit een federale bevoegdheid betreft, wordt het begrip "geautomatiseerde zoekopdracht" niet opgenomen in dit voorontwerp van ordonnantie. <i>nationaal contactpunt</i>: deze definitie is enkel van belang voor de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over de niet-betaling van wegentol. Aangezien dit een federale bevoegdheid betreft, wordt het begrip "nationaal contactpunt" niet opgenomen in deze voorontwerp van ordonnantie. Daarnaast zijn er ook een aantal definities in dit voorontwerp van ordonnantie die niet zijn opgenomen in de definitielijst van de richtlijn:	<i>back-office</i> : La définition du back-office prévue par la directive a été élargie afin de mieux refléter la pratique déjà existante du télépéage sous forme de prélèvement kilométrique, qui implique, outre les percepteurs de péages et les prestataires du SET, l'entité interrégionale Viapass et le prestataire de services principal, chacun ayant son propre back-office. <i>détenteur</i> : la définition de "détenteur du véhicule" telle que définie dans la directive fait référence au détenteur tel que défini dans le droit de l'État membre d'immatriculation et a été précisée. <i>percepteur de péages</i> : compte tenu de la répartition des compétences applicable en Belgique, le champ d'application territorial de cette définition a été limité au territoire de la Région de Bruxelles-Capital. Un certain nombre de définitions de la directive n'ont pas été retenues dans l'avant-projet d'ordonnance : <i>percepteur de péages désigné</i> : étant donné qu'à Bruxelles-Capitale, les entités qui seront compétentes pour un futur secteur du SET ne devront généralement pas être nommées ou désignées à cette fin (ce qui est le cas, par exemple, lorsque la Région de Bruxelles-Capitale agit en tant que percepteur de péages), cette définition n'a pas été incluse dans l'avant-projet d'ordonnance. Dans les articles imposant des obligations aux « percepteurs de péages désignés », cette notion a été remplacée par celle de « futurs percepteurs de péages », qui est suffisamment claire et ne nécessite pas de définition supplémentaire. <i>recherche automatisée</i> : cette définition n'est pertinente que pour l'échange transfrontière d'informations sur le non-paiement des redevances routières. Comme il s'agit d'une compétence fédérale, le concept de « recherche automatisée » n'est pas inclus dans cet avant-projet d'ordonnance. <i>point de contact national</i> : cette définition n'est pertinente que pour l'échange transfrontière d'informations sur le non-paiement des redevances routières. Comme il s'agit d'une compétence fédérale, le concept de « point de contact national » n'est pas inclus dans cet avant-projet d'ordonnance. En outre, cet avant-projet d'ordonnance contient également un certain nombre de définitions qui ne figurent pas dans la liste des définitions de la directive :
--	---

<i>accreditatieprocedure</i>: zie hierboven i.v.m. de definitie van "accreditatie". <i>bemiddelende instantie</i>: deze definitie betreft een verwijzing naar het artikel van de richtlijn dat betrekking heeft op de bemiddelende instantie, evenals de beschrijving van de bemiddelende instantie zoals opgenomen in datzelfde artikel. <i>dienstverleningsovereenkomst</i>: deze definitie werd gebaseerd op de bestaande definitie van dienstverleningsovereenkomst opgenomen in artikel 3, 3° van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet. <i>EETS-gebiedsverklaring</i>: deze definitie betreft een verwijzing naar de toepasselijke artikelen van de richtlijn 2019/520, evenals bijlage II bij de Uitvoeringsverordening 2020/204 dat nadere bepalingen omvat over de minimuminhoud van de EETS-gebiedsverklaring maar omwille van haar directe werking geen omzetting behoeft. <i>EETS-overeenkomst</i>: deze definitie betreft de verwijzing naar de overeenkomst die een EETS-aanbieder sluit met de tolheffer van een EETS-gebied om toldiensten te verlenen die in de richtlijn 2019/520 niet apart is gedefinieerd. <i>EETS-richtlijn</i>: deze definitie betreft een verwijzing naar de richtlijn 2019/520. <i>gedelegeerde verordening 2020/203</i>: deze definitie betreft de 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; <i>uitvoeringsverordening 2020/204</i>: deze definitie betreft de 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. Artikel 4 Dit artikel bakent het toepassingsgebied van het voorontwerp van ordonnantie af.	<i>procédure d'agrément</i>: Voir ci-dessus la définition du terme « agrément ». <i>organe de conciliation</i>: cette définition concerne une référence à l'article de la directive relatif à l'organe de conciliation, ainsi que la description de l'organe de conciliation contenue dans ce même article. <i>contrat de prestation de services</i>: cette définition était basée sur la définition existante du contrat de prestation de service figurant à l'article 3, 3° de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette. <i>déclaration de secteur de SET</i>: cette définition fait référence aux articles applicables de la directive 2019/520, ainsi qu'à l'annexe II du règlement d'exécution 2020/204 qui contient des dispositions supplémentaires sur le contenu minimal de la déclaration de de secteur de SET mais ne nécessite pas de transposition en raison de son effet direct . <i>contrat de SET</i>: cette définition concerne le contrat conclut par le prestataire du SET avec le percepteur de péages afin de livrer, dans un secteur du SET, des prestations de péage. <i>directive SET</i>: cette définition fait référence à la directive 2019/520. <i>règlement délégué 2020/203</i>: cette définition concerne le règlement délégué (UE) 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 ; <i>règlement d'exécution 2020/204</i>: cette définition concerne le 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. Article 4 Cet article définit le champ d'application de l'avant-projet d'ordonnance.
---	---

Op grond van de eerste paragraaf strekt het toepassingsgebied zich uit tot de volledige weginfrastructuur (m.n. iedere weg, ieder wegennet, ieder kunstwerk, zoals een brug of een tunnel, of zelfs ieder veerpont) op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar tolgeld wordt geïnd met gebruikmaking van een elektronisch tolheffingssysteem zoals gepreciseerd in artikel 3.

De tweede paragraaf bepaalt dat een aantal artikelen niet van toepassing zijn op tolheffingssystemen die niet elektronisch zijn en op kleine, strikt lokale systemen, waarvoor de kosten van aanpassing onevenredig zouden zijn in verhouding tot de opbrengst.

De derde paragraaf verduidelijkt dat het voorontwerp van ordonnantie niet van toepassing is op parkeergelden, zoals voorzien in artikel 1, derde lid van de richtlijn 2019/520.

HOOFDSTUK 2. GEBRUIKTE TECHNOLOGIËN

Artikel 5

Dit artikel zet artikel 3, eerste lid evenals artikel 22 van de richtlijn 2019/520 om.

De eerste paragraaf bepaalt de technologieën waarvan ieder nieuw elektronisch tolheffingssysteem gebruik moet maken. Het betreft de technologieën bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdelen a, b, en c, van richtlijn 2019/520, met name satellietplaatsbepaling, mobiele communicatie of 5,8 Ghz microgolftechnologie.

De tweede paragraaf houdt de uitzondering in die geldt voor de bestaande elektronische tolheffingssystemen die gebruik maken van te installeren boordapparatuur, zoals die eveneens is voorzien in artikel 3, eerste lid van de richtlijn 2019/520. Deze systemen dienen slechts aan de in de eerste paragraaf voorziene technologische vereisten te voldoen indien aan dat systeem substantiële technologische verbeteringen worden uitgevoerd.

De derde paragraaf voorziet in overeenstemming met artikel 22 van de richtlijn 2019/520 in de mogelijkheid voor de Brusselse Regering om met toestemming van de Europese Commissie tijdelijk in beperkte delen van de EETS-gebieden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest experimentele tolheffingssystemen toe te laten, parallel met het EETS-conform systeem, waarbij gebruik wordt gemaakt van nieuwe tolheffingstechnologieën of concepten die niet voldoen aan één of meer bepalingen van dit voorontwerp van ordonnantie

Conformément au premier paragraphe, le champ d'application s'étend à l'ensemble de l'infrastructure routière (c'est-à-dire toute route, tout réseau routier, toute structure telle qu'un pont ou un tunnel, ou encore un transbordeur) sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale où les péages sont perçus au moyen d'un système électronique de perception des péages tel que spécifié à l'article 3.

Le deuxième paragraphe prévoit qu'un certain nombre d'articles ne s'appliquent pas aux systèmes de péage routier non électroniques et aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelle purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité seraient disproportionnés par rapport aux avantages.

Le troisième paragraphe précise que l'avant-projet d'ordonnance ne s'applique pas aux redevances de stationnement, comme le prévoit l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 2019/520.

CHAPITRE 2. TECHNOLOGIES UTILISÉES

Article 5

Cet article transpose l'article 3, paragraphe 1^{er}, ainsi que l'article 22 de la directive 2019/520.

Le premier paragraphe définit les technologies à utiliser pour chaque nouveau système de télépéage routier. Il s'agit des technologies visées à l'article 3, paragraphe 1, points a), b) et c), de la directive 2019/520, notamment la localisation par satellite, les communications mobiles ou la technologie des micro-ondes à 5,8 GHz.

Le deuxième paragraphe concerne l'exception qui s'applique aux systèmes de télépéages routiers, déjà existants, utilisant des équipements embarqués à installer, comme le prévoit également l'article 3, paragraphe 1^{er}, de la directive 2019/520. Ces systèmes ne doivent répondre aux exigences technologiques prévues au premier paragraphe que si des améliorations technologiques substantielles sont apportées à ce système.

Le troisième paragraphe prévoit, conformément à l'article 22 de la directive 2019/520, la possibilité pour le Gouvernement bruxellois, avec l'autorisation de la Commission européenne, d'autoriser temporairement des systèmes de perception de péage expérimentaux dans des parties limitées des secteurs de SET dans la Région de Bruxelles-Capitale, en parallèle avec le système conforme au SET, en utilisant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts de péage qui ne sont pas conformes à une ou plusieurs dispositions de cet avant-projet d'ordonnance.

Artikel 6

Dit artikel zet artikel 3, derde tot en met zesde lid evenals artikel 5, vierde en vijfde lid van de richtlijn 2019/520 om.

De eerste paragraaf bepaalt de algemene vereisten die worden gesteld aan alle boordapparatuur die door de EETS-aanbieders aan de EETS-gebruikers ter beschikking wordt gesteld. In deze paragraaf werden de vereisten van artikel 3, vierde lid van en deze van artikel 5, vierde en vijfde lid van de richtlijn 2019/520 samengevoegd.

De tweede paragraaf voorziet in de omzetting van artikel 3, derde lid van de richtlijn 2019/520 en houdt een bijkomende vereiste in die specifiek geldt voor boordapparatuur die gebruik maakt van satellietplaatsbepalingstechnologie.

De derde, vierde en vijfde paragraaf betreffen de omzetting van artikel 3, vijfde lid van de richtlijn 2019/520 en hebben voornamelijk betrekking op de mogelijke integratie van de boordapparatuur, die uit zowel hardware als software kan bestaan, met de hardware en software die is ingebouwd in het voertuig, en de daarvoor te gebruiken technologieën.

De zesde paragraaf omvat de in artikel 3, zesde lid van de richtlijn 2019/520 opgenomen uitzonderingsbepaling die geldt voor de boordapparatuur die tot 31 december 2027 aan de gebruikers van lichte voertuigen ter beschikking kan worden gesteld.

HOOFDSTUK 3. RECHTEN VAN DE EETS-GEBRUIKER**Artikel 7**

Dit artikel zet artikel 10, eerste lid, artikel 13 en artikel 14 van de richtlijn 2019/520 om.

De eerste en tweede paragraaf beschrijven de in artikel 10, eerste lid van de richtlijn 2019/520 opgenomen rechten van de EETS-gebruikers om zich op EETS te abonneren via eender welke EETS-aanbieder en om bij het sluiten van de dienstverleningsovereenkomst naar behoren te worden geïnformeerd over de geldige betaalmiddelen en de verwerking van hun persoonsgegevens.

De derde, vierde en vijfde paragraaf hebben betrekking op de interacties die in het kader van EETS kunnen plaatsvinden tussen de EETS-gebruikers, de EETS-aanbieders en de tolheffers. In deze paragrafen werden de bepalingen van artikel 13 (met uitzondering van sub a), zie

Article 6

Cet article transpose l'article 3, paragraphes 3 à 6, ainsi que l'article 5, paragraphes 4 et 5, de la directive 2019/520.

Le premier paragraphe définit les exigences générales applicables à tous les équipements embarqués mis à la disposition des utilisateurs du SET par les prestataires du SET. Ce paragraphe a fusionné les exigences de l'article 3, paragraphe 4, et celles de l'article 5, paragraphes 4 et 5 de la directive 2019/520.

Le deuxième paragraphe prévoit la transposition de l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2019/520 et inclut une exigence supplémentaire spécifique aux équipements embarqués utilisant la technologie de la localisation par satellite.

Les troisième, quatrième et cinquième paragraphes concernent la transposition de l'article 3, paragraphe 5, de la directive 2019/520 et portent principalement sur l'intégration éventuelle de l'équipement embarqué, qui peut être constitué à la fois de matériel et de logiciel, avec le matériel et le logiciel incorporés dans le véhicule et les technologies à utiliser à cette fin.

Le sixième paragraphe comprend la dérogation prévue à l'article 3, paragraphe 6, de la directive 2019/520 qui s'applique aux équipements embarqués pouvant être mis à la disposition des utilisateurs de véhicules légers jusqu'au 31 décembre 2027.

CHAPITRE 3. DROITS DE L'UTILISATEUR DU SET**Article 7**

Cet article transpose l'article 10, paragraphe 1^{er}, et les articles 13 et 14 de la directive 2019/520.

Les premier et deuxième paragraphes décrivent les droits des utilisateurs du SET, énoncés à l'article 10, paragraphe 1, de la directive 2019/520, de souscrire au SET par l'intermédiaire de tout prestataire du SET et d'être dûment informés des moyens de paiement valables et du traitement de leurs données à caractère personnel lors de la conclusion du contrat de prestation de service.

Les troisième, quatrième et cinquième paragraphes traitent des interactions qui peuvent avoir lieu dans le cadre du SET entre les utilisateurs du SET, les prestataires du SET et les percepteurs de péages. Ces paragraphes ont fusionné les dispositions des articles 13 (à

hierna) en 14 van de richtlijn 2019/520 samengevoegd. Artikelen 8 en 9 Deze artikelen zetten artikel 10, tweede lid en artikel 13, sub a) van de richtlijn 2019/520 om. Artikel 8 houdt de verplichtingen in van de EETS-gebruiker met betrekking tot het gebruik van de door de EETS-aanbieder verleende boordapparatuur, zoals omschreven in artikel 10, tweede lid, tweede paragraaf, artikel 10, derde lid van de richtlijn 2019/520. Artikel 9 houdt het principe in dat de betaling van het tolgeld door de EETS-gebruiker aan de EETS-aanbieder geldt als voldoening van de tolverplichting ten aanzien van de tolheffer. HOOFDSTUK 4. REGISTRATIE EETS-AANBIEDERS EN EETS-REGISTER Artikel 10 Dit artikel zet artikel 4 en artikel 21, eerste lid, laatste alinea van de richtlijn 2019/520 om. Dit artikel heeft betrekking op de registratie van EETS-aanbieders in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De eerste en tweede paragraaf bevatten de voorwaarden voor registratie als EETS-aanbieder conform artikel 4 van de richtlijn 2019/520 die in een register, EETS-register genoemd, wordt opgenomen. In de eerste paragraaf wordt aan de Brusselse Regering de bevoegdheid verleend om een instantie aan te duiden die de verzoeken om registratie zal ontvangen en verder zal behandelen. De derde en vierde paragraaf hebben betrekking op de jaarlijkse controle van de in het EETS-register opgenomen EETS-aanbieders, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 21, eerste lid, laatste alinea van de richtlijn 2019/520. De vijfde paragraaf betreft een toevoeging ten opzichte van de richtlijn, en voorziet in de mogelijke intrekking van de registratie van de EETS-aanbieder wanneer uit de jaarlijkse controle blijkt dat hij niet langer aan alle voorwaarden voldoet. Deze intrekking was slechts impliciet in de richtlijn opgenomen door de verwijzing naar het bijwerken van het EETS-register na iedere jaarlijkse controle. De zesde paragraaf stelt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de door de Brusselse Regering aangeduide instantie die de EETS-	l'exception du point a), voir ci-dessous) et 14 de la directive 2019/520. Articles 8 et 9 Ces articles transposent l'article 10, paragraphe 2, et l'article 13, point a), de la directive 2019/520. L'article 8 énonce les obligations de l'utilisateur du SET en ce qui concerne l'utilisation de l'équipement embarqué fourni par le prestataire du SET, tel que défini à l'article 10, paragraphes 2 et 3, de la directive 2019/520. L'article 9 établit le principe suivant lequel le paiement du péage par l'utilisateur du SET au prestataire du SET est réputé constituer l'exécution de l'obligation de péage envers le percepteur de péages. CHAPITRE 4. ENREGISTREMENT DU PRESTATAIRE DU SET ET REGISTRE DU SET Article 10 Cet article transpose l'article 4 et l'article 21, paragraphe 1^{er}, dernier alinéa, de la directive 2019/520. Cet article concerne l'enregistrement des prestataires du SET en Région de Bruxelles-Capitale. Les premier et deuxième paragraphes comprennent les conditions d'enregistrement en tant que prestataire du SET conformément à l'article 4 de la directive 2019/520, qui doit être inscrit dans un registre appelé registre du SET. Dans le premier paragraphe, il est accordé au Gouvernement bruxellois la compétence de désigner un organisme qui recevra et traitera les demandes d'enregistrement. Les troisième et quatrième paragraphes concernent le contrôle annuel des prestataires du SET enregistrés dans le registre du SET, conformément aux dispositions de l'article 21, paragraphe 1^{er}, dernier alinéa de la directive 2019/520. Le cinquième paragraphe concerne un ajout par rapport à la directive et prévoit le retrait possible de l'enregistrement du prestataire du SET lorsque le contrôle annuel démontre qu'il ne remplit plus toutes les conditions. Ce retrait n'était qu'implicitement prévu dans la directive par un renvoi à la mise à jour du registre du SET après chaque contrôle annuel. Le sixième paragraphe prévoit que la Région de Bruxelles-capitale et l'organisme désigné par le Gouvernement bruxellois pour enregistrer les prestataires du SET ne peuvent être tenus
---	---

aanbieders registreert niet aansprakelijk kunnen worden gesteld voor de handelingen van de in het EETS-register opgenomen EETS-aanbieders. Deze aansprakelijkheidsbeperking vloeit voort uit artikel 21, eerste lid, laatste paragraaf van de richtlijn, met dien verstande dat ingevolge de in België geldende bevoegdheidsregels het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd is voor wat haar grondgebied betreft en een door de Brusselse Regering aangeduide instantie zal instaan voor de registratie van de EETS-aanbieders. Artikel 11 Dit artikel zet artikel 21, eerste lid, derde lid en vijfde lid van de richtlijn 2019/520 om. De eerste paragraaf, die betrekking heeft op de minimuminhoud van het EETS-register, conform artikel 21, eerste lid van de richtlijn 2019/520. Om het EETS-register correct te kunnen invullen, wordt in de tweede paragraaf een verplichting voor de tolheffers opgenomen om de nodige gegevens van hun EETS-gebieden mee te delen. De derde en vierde paragraaf stemmen overeen met de voorwaarden gesteld in respectievelijk artikel 21, eerste lid in fine en artikel 21, vijfde lid van de richtlijn 2019/520. Het EETS-register zal op jaarbasis aan de Europese Commissie moeten worden meegedeeld, die deze informatie aan de andere lidstaten beschikbaar zal maken. Inconsistenties met de situatie in een lidstaat zullen daarbij onder de aandacht van de lidstaat van registratie en van de Commissie worden gebracht. HOOFDSTUK 5. ACCREDITATIE EN ACCREDITATIEPROCEDURE Artikel 12 Dit artikel zet artikel 6, derde en achtste lid van de richtlijn 2019/520 om. Dit artikel behelst verschillende bepalingen inzake niet-discriminatie in de relatie tussen tolheffers en EETS-aanbieders met de verplichtingen opgelegd in artikel 6, derde en achtste lid van de richtlijn 2019/520. Artikel 13 Dit artikel zet artikel 6, tweede lid, eerste zin en artikel 6, negende lid en artikel 15, eerste lid van de richtlijn 2019/520 om. Artikel 6, tweede lid van de richtlijn 2019/520 verplicht de nodige maatregelen te nemen opdat iedere tolheffer die verantwoordelijk is voor een	responsables des actions des prestataires du SET figurant dans le registre du SET. Cette limitation de responsabilité découle de l'article 21, paragraphe 1^{er}, dernier paragraphe, de la directive, étant entendu que, selon les règles de compétence applicables en Belgique, la Région de Bruxelles-Capitale est compétente pour son territoire et un organisme désigné par le Gouvernement bruxellois sera responsable de l'enregistrement des prestataires du SET. Article 11 Cet article transpose l'article 21, paragraphes 1^{er}, 3 et 5, de la directive 2019/520. Le premier paragraphe concerne le contenu minimal du registre du SET, conformément à l'article 21, paragraphe 1^{er}, de la directive 2019/520. Afin de permettre le remplissage correct du registre du SET, le deuxième paragraphe introduit une obligation pour les percepteurs de péages de communiquer les données nécessaires de leurs secteurs de SET. Les troisième et quatrième paragraphes correspondent aux conditions prévues respectivement à l'article 21, paragraphe 1^{er} in fine, et à l'article 21, paragraphe 5, de la directive 2019/520. Le registre du SET devra être communiqué sur une base annuelle à la Commission européenne, qui mettra ces informations à la disposition des autres États membres. Toute incohérence par rapport à la réalité dans un État membre sera portée à la connaissance de l'État membre d'enregistrement et de la Commission. CHAPITRE 5. AGREMENT ET PROCEDURE D'AGREMENT Article 12 Cet article transpose l'article 6, paragraphes 3 et 8, de la directive 2019/520. Cet article contient plusieurs dispositions relatives à la non-discrimination dans la relation entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET avec les obligations imposées par l'article 6, paragraphes 3 et 8, de la directive 2019/520. Article 13 Cet article transpose l'article 6, paragraphe 2, première phrase, l'article 6, paragraphe 9, et l'article 15, paragraphe 1^{er}, de la directive 2019/520. L'article 6, paragraphe 2, de la directive 2019/520 oblige à prendre les mesures nécessaires afin que chaque percepteur de
---	---

EETS-gebied, een EETS-gebiedsverklaring opstelt en in stand houdt met de algemene voorwaarden voor EETS-aanbieders inzake toegang tot zijn EETS-gebieden, zulks overeenkomstig de in artikel 6, negende lid van de richtlijn 2019/520 bedoelde uitvoeringshandelingen.

De eerste paragraaf houdt de verplichting in voor de tolheffers en toekomstige tolheffers (met name de tolheffers die verantwoordelijk zijn voor een nieuw in gebruik te nemen elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer) om een EETS-gebiedsverklaring op te stellen en in stand te houden.

De tweede paragraaf bepaalt de minimuminhoud van de EETS-gebiedsverklaringen. In deze paragraaf worden de verschillende in de richtlijn verspreide bepalingen rond de verplichte inhoud van de EETS-gebiedsverklaring samengevoegd, en wordt zoals voorgeschreven door de richtlijn in het bijzonder verwezen naar de eisen opgenomen in de intussen aangenomen Uitvoeringsverordening 2020/204.

Artikel 14

Dit artikel zet artikel 6, tweede lid, tweede en derde alinea en artikel 15, eerste lid van de richtlijn 2019/520 om.

In dit artikel zijn de vereisten opgenomen omtrent de tijdige bekendmaking van de EETS-gebiedsverklaring voorafgaand aan de ingebruikname van een nieuw elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer of de operationele start van een ingrijpend gewijzigd systeem, zoals opgelegd in artikel 6, tweede lid, tweede en derde alinea van de richtlijn 2019/520.

Aangezien in artikel 12 met betrekking tot de minimuminhoud van de EETS-gebiedsverklaring ook de informatie bedoeld in artikel 15, eerste lid van de richtlijn 2019/520 werd opgenomen, wordt met de tijdige bekendmaking van de EETS-gebiedsverklaring ook voldaan aan de bekendmakingsvereisten voorzien in artikel 15, eerste lid van de richtlijn 2019/520.

Artikel 15

Dit artikel zet artikel 15, tweede lid van de richtlijn 2019/520 om.

Dit artikel voorziet in de verplichting voor tolheffers om een testomgeving tot stand te brengen waarin EETS-aanbieders kunnen nagaan of hun boordapparatuur geschikt is voor gebruik in het EETS-gebied van die tolheffer, zoals voorzien in artikel 15, tweede lid van de richtlijn 2019/520.

In aanvulling op hetgeen is bepaald in de richtlijn, werd in dit voorontwerp van ordonnantie voorzien

péages responsable d'un secteur de SET établis et tiennent à jour une déclaration de secteur de SET fixant les conditions générales d'accès des prestataires du SET à leurs secteurs de SET, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 6, paragraphe 9, de la directive 2019/520.

Le premier paragraphe contient l'obligation pour les percepteurs de péages et les futurs percepteurs de péages (en particulier ceux qui sont responsables d'un nouveau système de péage routier électronique à mettre en service) d'établir et de tenir à jour une déclaration de secteur de SET.

Le deuxième paragraphe définit le contenu minimum des déclarations de secteur de SET. Ce paragraphe fusionne les différentes dispositions réparties à travers la directive concernant le contenu obligatoire des déclarations de secteur du SET et se réfère en particulier, comme l'exige la directive, aux exigences énoncées dans le règlement d'exécution 2020/204 adopté entre-temps.

Article 14

Cet article transpose l'article 6, paragraphe 2, alinéas 2 et 3, et l'article 15, paragraphe 1^{er}, de la directive 2019/520.

Cet article énonce les exigences relatives à la publication en temps utile de la déclaration de secteur de SET avant la mise en service d'un nouveau système de télépéage routier ou avant le lancement opérationnel d'un système substantiellement modifié, comme prévu à l'article 6, paragraphe 2, alinéa 2 et 3, de la directive 2019/520.

Étant donné que les informations visées à l'article 15, paragraphe 1^{er}, de la directive 2019/52 ont également été incluses dans l'article 13 concernant le contenu minimum de la déclaration de secteur de SET, la publication en temps utile de la déclaration de secteur de SET satisfait également aux exigences de publication énoncées à l'article 15, paragraphe 1^{er}, de la directive 2019/520.

Article 15

Cet article transpose l'article 15, paragraphe 2 de la directive 2019/520.

Cet article prévoit l'obligation pour les percepteurs de péages d'établir un environnement de test dans lequel les prestataires du SET peuvent vérifier si leurs équipements embarqués sont aptes à être utilisés dans le secteur de SET de ce percepteur de péages, comme prévu à l'article 15, paragraphe 2, de la directive 2019/520.

dat naast de EETS-aanbieders ook kandidaat EETS-aanbieders gebruik kunnen maken van de testomgeving van de tolheffers.

Artikel 16

Dit artikel zet artikel 6, zesde lid van de richtlijn 2019/520 om.

Dit artikel, dat bepaalt welke boordapparatuur door tolheffers in hun EETS-gebieden moet worden toegelaten in overeenstemming met artikel 6, zesde lid van de richtlijn 2019/520.

Artikel 17

Dit artikel zet artikel 6, zevende lid van de richtlijn 2019/520 om.

Dit artikel regelt de verplichtingen van de tolheffers bij een aan hen toerekenbare EETS-storing ten aanzien van de EETS-gebruikers. Zoals opgelegd in artikel 6, zevende lid van de richtlijn 2019/520 dient de tolheffer meer bepaald te voorzien in een beperkte dienstverlening (dit wil zeggen een gedeeltelijke dienstverlening) waarbij voertuigen die zijn uitgerust met geldige boordapparatuur zich veilig kunnen verplaatsen met zo min mogelijk oponthoud en zonder ervan te worden verdacht geen wegentol te hebben betaald.

Artikel 18

Dit artikel zet artikel 15, derde tot zevende lid van de richtlijn 2019/520 om.

In dit artikel zijn de vereisten opgenomen waaraan de interoperabiliteitsonderdelen, zoals gedefinieerd in artikel 3 van dit voorontwerp van ordonnantie, dienen te voldoen. Hierbij worden niet alleen de vereisten opgelegd in de richtlijn 2019/520 opgenomen, maar wordt tevens verwezen naar de Europese verordeningen die intussen in toepassing van artikel 15, derde tot en met zevende lid van de EETS-richtlijn werden aangenomen. Het gaat meer bepaald over de Gedelegeerde Verordening 2020/203 van 28 november 2019 en de Uitvoeringsverordening 2020/204 van 28 november 2019.

Artikel 19

Dit artikel zet artikel 16, eerste en derde lid en artikel 17 van de richtlijn 2019/520 om.

De eerste, tweede en derde paragraaf houden de regels in die gelden voor het beperken of verbieden van het gebruik van bepaalde interoperabiliteitsonderdelen wanneer de Brusselse Regering reden zou hebben om aan te nemen dat interoperabiliteitsonderdelen die van de CE-markering zijn voorzien, in de handel zijn

En plus des dispositions déterminées par la directive, cet avant-projet d'ordonnance prévoit que, outre les prestataires du SET, les candidats prestataires du SET peuvent également utiliser l'environnement de test des percepteurs de péages.

Article 16

Cet article transpose l'article 6, paragraphe 6 de la directive 2019/520.

Cet article définit quels équipements embarqués doivent être autorisés par les percepteurs de péages dans leurs secteurs de SET conformément à l'article 6, paragraphe 6, de la directive 2019/520.

Article 17

Cet article transpose l'article 6, paragraphe 7, de la directive 2019/520.

Cet article règle les obligations des percepteurs de péages en cas de dysfonctionnement du SET qui leur est imputable envers les utilisateurs du SET. Comme imposé à l'article 6, paragraphe 7, de la directive 2019/520, le perceuteur de péages doit notamment prévoir un service limité (c'est-à-dire un service partiel) par lequel les véhicules qui sont équipés d'un équipement embarqué valide peuvent circuler en sécurité, en subissant un retard minime et sans être soupçonné d'un défaut de paiement d'une redevance routière.

Article 18

Cet article transpose l'article 15, paragraphes 3 à 7 de la directive 2019/520.

Cet article énonce les exigences auxquelles doivent répondre les constituants d'interopérabilité tels que définis à l'article 3 du présent avant-projet d'ordonnance. En plus des exigences imposées par la directive 2019/520, il renvoie également aux règlements européens adoptés entre-temps en application de l'article 15, paragraphes 3 à 7, de la directive SET. Cela vise notamment le règlement délégué 2020/203 du 28 novembre 2019 et le règlement d'exécution 2020/204 du 28 novembre 2019.

Article 19

Cet article transpose l'article 16, paragraphes 1^{er} et 3, et l'article 17 de la directive 2019/520.

Les premier, deuxième et troisième paragraphes fixent les règles applicables pour la limitation ou l'interdiction d'utilisation de certains constituants d'interopérabilité lorsque le Gouvernement bruxellois a des raisons de penser que des constituants d'interopérabilité portant le marquage CE mis sur le marché et

gebracht en worden gebruikt overeenkomstig hun bestemming toch de naleving van de desbetreffende vereisten in het gedrang dreigen te brengen, zoals voorzien in artikel 16, eerste en derde lid van de richtlijn 2019/520.

De vierde paragraaf bevat enkele regels in verband met transparantie die gelden wanneer de Brusselse Regering gebruik zou maken van bovenstaande beperkingsmogelijkheid, zoals opgelegd in artikel 17 van de richtlijn 2019/520.

Artikel 20

Dit artikel zet artikel 19 van de richtlijn 2019/520 om.

Dit artikel bepaalt dat de Brusselse Regering de Commissie en de overige lidstaten mee moet delen welke instanties gebeurlijk 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 gebruik in de zin van artikel 19 van de richtlijn 2019/520 aan te wijzen die instaan voor de uitvoering van, of het toezicht op, de procedure voor de beoordeling van de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen met de specificaties of de geschiktheid voor gebruik.

Om daartoe in aanmerking te komen, moeten deze zogenaamde aangemelde instanties voldoen aan de minimale geschiktheidscriteria die de Europese Commissie in toepassing van artikel 19, tweede en vijfde lid van de richtlijn 2019/520 heeft vastgesteld in de gedelegeerde verordening 2020/203.

HOOFDSTUK 6. CONTRACTERING TOLHEFFERS EN EETS-AANBIEDERS

Artikel 21

Dit artikel zet artikel 5, eerste en tweede lid, artikel 6, eerste lid en artikel 6, derde lid, derde zin van de richtlijn 2019/520 om.

Dit artikel brengt de verschillende in de richtlijn verspreide bepalingen met betrekking tot de EETS-overeenkomst samen.

De eerste, tweede en vierde paragraaf beogen de omzetting van artikel 5, eerste lid van de richtlijn 2019/520. De door de aangeduide instantie geregistreerde EETS-aanbieders zijn aldus verplicht om binnen een termijn van 36 maanden na hun gebeurlijke registratie EETS-overeenkomsten te sluiten voor alle EETS-gebieden op het grondgebied van ten minste vier lidstaten en die in stand te houden. De EETS-aanbieders moeten bovendien EETS-overeenkomsten sluiten voor alle EETS-gebieden op het Belgische grondgebied binnen een termijn

utilisés conformément à leur destination sont susceptibles de ne pas satisfaire aux exigences applicables, telles que prévues à l'article 16, paragraphes 1^{er} et 3, de la directive 2019/520.

Le quatrième paragraphe contient certaines règles relatives à la transparence qui sont applicables si le Gouvernement bruxellois devait faire usage de la possibilité de limitation susmentionnée, telle qu'imposée par l'article 17 de la directive 2019/520.

Article 20

Cet article transpose l'article 19 de la directive 2019/520.

Cet article prévoit que le Gouvernement bruxellois notifie à la Commission et aux autres États membres quels organismes sont autorisés à effectuer ou superviser la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi au sens de l'article 19 de la directive 2019/520 afin d'identifier les personnes responsables de la mise en œuvre ou de la supervision de la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité.

Pour être éligibles, ces organismes candidats à la notification doivent satisfaire aux critères minimaux d'adéquation fixés par la Commission européenne dans le règlement délégué 2020/203 en application de l'article 19, paragraphes 2 et 5, de la directive 2019/520.

CHAPITRE 6. CONTRATS ENTRE LES PERCEPTEURS DE PÉAGES ET LES PRESTATAIRES DU SET

Article 21

Cet article transpose l'article 5, paragraphes 1^{er} et 2, l'article 6, paragraphe 1^{er} et l'article 6, paragraphe 3, 3^{ème} phrase, de la directive 2019/520.

Cet article regroupe les différentes dispositions réparties à travers la directive qui concernent le contrat de SET.

Les premier, deuxième et quatrième paragraphes visent à transposer l'article 5, paragraphe 1^{er}, de la directive 2019/520. Les prestataires du SET enregistrés par l'organisme désigné sont donc tenus de conclure et de maintenir les contrats de SET pour tous les secteurs du SET sur le territoire d'au moins quatre États membres dans les 36 mois suivants leur éventuel enregistrement. En outre, les prestataires du SET doivent conclure et maintenir les contrats de SET pour tous les

van 24 maanden na de sluiting van de eerste EETS-overeenkomst met betrekking tot een EETS-gebied in en die in stand te houden. Die verplichting geldt niet voor EETS-gebieden waarin de verantwoordelijke tolheffers niet voldoen aan de niet-discriminatie vereisten opgenomen artikel 11 van deze ordonnantie. De derde paragraaf, dat artikel 5, tweede lid van de richtlijn 2019/520 omzet, verplicht de EETS-aanbieder, die wegens tekortkomingen van de tolheffer aan de bepalingen van de ordonnantie, een EETS-gebied waarvoor hij een EETS-overeenkomst heeft gesloten niet langer kan blijven bestrijken, om zijn volledige dienstverlening voor het betrokken gebied zo snel mogelijk te herstellen nadat de tolheffer zijn eigen tekortkomingen heeft hersteld. De vijfde paragraaf, dat artikel 6, eerste lid van de richtlijn 2019/520 omzet, bepaalt dat tolheffers die verantwoordelijk zijn voor een EETS-gebied dat niet voldoet aan de in dit voorontwerp van ordonnantie gestelde technische en procedurele EETS-interoperabiliteitsvoorwaarden, in overleg moet treden met de betrokken belanghebbenden en, mits hij daarvoor bevoegd is, maatregelen moet nemen opdat de EETS-interoperabiliteit van het tolheffingssysteem gewaarborgd is. In voorkomend geval zal het niet langer voldoen van het EETS-gebied aan de technische en procedurele EETS-interoperabiliteitsvoorwaarden ook worden opgenomen in het EETS-register. De zesde paragraaf verduidelijkt dat tolheffers van EETS-aanbieders niet kunnen verlangen dat zij specifieke technische oplossingen of processen gebruiken die de interoperabiliteit van zijn interoperabiliteitsonderdelen met elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in andere EETS-gebieden belemmeren, zoals voorzien in artikel 6, derde lid, derde alinea van de richtlijn 2019/520.	secteurs de SET sur le territoire belge dans un délai de 24 mois à compter de la conclusion du premier contrat de SET relatif à un secteur du SET. Cette obligation ne s'applique pas aux secteurs du SET dans lesquels les percepteurs de péages responsables ne respectent pas les exigences de non-discrimination énoncées à l'article 11 de l'ordonnance de transposition. Le troisième paragraphe, qui transpose l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2019/520, oblige le prestataire du SET qui, en raison de défaillances du percepteur de péages, ne peut plus garantir la couverture d'un secteur de SET pour lequel il a conclu un contrat de SET, à rétablir son service du secteur concerné dans les meilleurs délais, une fois que le percepteur de péages a remédié à ses propres défaillances. Le cinquième paragraphe, qui transpose l'article 6, paragraphe 1^{er}, de la directive 2019/520, prévoit que les percepteurs de péages, responsables d'un secteur de SET qui ne remplit pas les conditions techniques et procédurales d'interopérabilité du SET définies dans cet avant-projet d'ordonnance, doivent consulter les parties intéressées et, pour autant qu'ils en soient compétents, prendre des mesures afin d'assurer l'interopérabilité du système de péage avec le SET. Le cas échéant, la non-conformité du secteur de SET aux conditions techniques et procédurales d'interopérabilité du SET doit également être enregistrée dans le registre du SET. Le sixième paragraphe précise que les percepteurs de péages ne peuvent pas exiger des prestataires du SET qu'ils recourent à des solutions ou des processus techniques spécifiques qui portent atteinte à l'interopérabilité de leurs constituants d'interopérabilité avec des systèmes de télépéage routier dans d'autres secteurs de SET, tel que prévu à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 3, de la directive 2019/520.
Artikel 22 Dit artikel zet artikel 5, vijfde lid en artikel 8, derde lid van de richtlijn 2019/520 om. De eerste en de derde paragraaf betreffen de omzetting van artikel 5, vijfde lid van de richtlijn 2019/520 en houden de regels in met betrekking tot het bijhouden door de EETS-aanbieder van een lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur. De tweede en vierde paragraaf hebben betrekking op de relatie tussen de tolheffer en de EETS-aanbieder voor wat de ongeldig verklaarde boordapparatuur betreft. Zo wordt	Article 22 Cet article transpose l'article 5, paragraphe 5, et l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2019/520. Les première et troisième paragraphes concernent la transposition de l'article 5, paragraphe 5, de la directive 2019/520 et contiennent les règles concernant la tenue par le prestataire du SET d'une liste des équipements embarqués invalidés. Les deuxième et quatrième paragraphes ont trait à la relation entre le percepteur de péages et le prestataire du SET pour ce qui concerne les équipements embarqués invalidés. Ainsi,

overeenkomstig artikel 8, derde lid van de richtlijn 2019/520 voorzien dat de EETS-gebiedsverklaring en in voorkomend geval de EETS-overeenkomst de voorwaarden bepalen waaraan de op te stellen lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur moet voldoen, en dat de EETS-aanbieder niet aansprakelijk kan worden gesteld voor de betaling van de tolgelden die te rekenen vanaf de kennisgeving dat de boordapparatuur ongeldig verklaard is, zijn verschuldigd.

Artikel 23

Dit artikel zet artikel 7 van de richtlijn 2019/520 om.

Dit artikel neemt de regels met betrekking tot de vergoeding van de EETS-aanbieders, zoals opgelegd in artikel 7 van de richtlijn 2019/520, over. Zo wordt onder meer expliciet voorzien dat de EETS-aanbieders recht hebben op een vergoeding van de tolheffer voor de diensten die ze in de EETS-gebieden van die tolheffer verstrekken, en wordt voor de EETS-gebieden met een hoofddienstaanbieder voorzien dat de methode voor de berekening van de vergoeding van de EETS-aanbieder dezelfde structuur dient te hebben als deze voor de vergoeding van de hoofddienstaanbieder.

Artikel 24

Dit artikel zet artikel 9 van de richtlijn 2019/520 om.

Dit artikel omvat de regels met betrekking tot de boekhouding die door de toldienstaanbieders, en dus zowel de EETS-aanbieders als (in voorkomend geval) de hoofddienstaanbieder, moet worden gehouden en dit conform de verplichtingen opgenomen in artikel 9 van de richtlijn 2019/520.

HOOFDSTUK 7. DE INNING VAN DE TOLGELDEN

Artikel 25

Dit artikel zet artikel 6, vijfde lid van de richtlijn 2019/520 om.

Dit artikel voorziet in overeenstemming met artikel 6, vijfde lid van de richtlijn 2019/520, dat tolheffers bij de EETS-gebruikers niet meer tolgeld kunnen (laten) innen dan het tolgeld dat deze EETS-gebruiker aan een tolheffer verschuldigd is. Onder "tolheffer" wordt hier begrepen al de tolheffers die op het Belgische grondgebied toldiensten aanbieden. Zoals beschreven in datzelfde artikel 6, vijfde lid van de richtlijn 2019/520 laat dit de mogelijkheid van restituties of kortingen door de tolheffers

conformément à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2019/520, il est prévu que la déclaration de secteur de SET et, le cas échéant, le contrat de SET déterminent les conditions auxquelles doit répondre la liste à établir des équipements embarqués invalidés, et que le prestataire du SET ne peut pas être tenu responsable du paiement des péages qui sont dus à partir de la notification que l'équipement embarqué est déclaré invalide.

Article 23

Cet article transpose l'article 7 de la directive 2019/520.

Cet article reprend les règles concernant la rémunération du prestataire du SET, comme imposé par l'article 7 de la directive 2019/520. Ainsi, il est entre autres explicitement prévu que les prestataires du SET ont droit à une rémunération de la part du percepteur de péages pour les services qu'ils fournissent dans les secteurs du SET de ce percepteur de péages, et que, pour les secteurs du SET avec un prestataire de services principal, la méthode pour le calcul de la rémunération du prestataire du SET doit avoir la même structure que celle pour la rémunération du prestataire de services principal.

Article 24

Cet article transpose l'article 9 de la directive 2019/520.

Cet article contient les règles concernant la comptabilité qui doit être tenue par les prestataires de services de péage et donc tant par les prestataires du SET que (le cas échéant) par le prestataire de services principal, et ce conformément à l'article 9 de la directive 2019/520.

CHAPITRE 7. PERCEPTION DES PÉAGES

Article 25

Cet article transpose l'article 6, paragraphe 5, de la directive 2019/520.

Cet article prévoit, en conformité avec l'article 6, paragraphe 5, de la directive 2019/520, que les percepteurs de péages ne peuvent pas (faire) percevoir auprès des utilisateurs du SET un péage plus élevé que le péage qui est dû par les utilisateurs du SET à un percepteur de péages. Par « un percepteur de péages » est visé l'intégralité des percepteurs de péages fournissant des services de péage sur le territoire belge. Comme décrit dans ce même article 6, paragraphe 5, de la directive

onverlet, maar moeten deze wel transparant zijn, openbaar worden aangekondigd en voor alle EETS-gebruikers beschikbaar zijn en niet discriminatoir ten aanzien van ander gebruikers.

Artikel 26

Dit artikel zet artikel 6, vierde lid van de richtlijn 2019/520 om.

Dit artikel heeft betrekking op de facturen die door de EETS-aanbieder aan de EETS-gebruiker worden gericht. De EETS-overeenkomst tussen een tolheffer en een EETS-aanbieder kan gebeurlijk toelaten dat de factuur voor het tolgeld rechtstreeks door de EETS-aanbieder aan de EETS-gebruiker wordt gestuurd. De tolheffer kan echter eisen dat de EETS-aanbieder de tolgelden int in naam en voor rekening van de tolheffer.

Artikel 27

Dit artikel zet artikel 5, zevende lid en artikel 8, vierde lid van de richtlijn 2019/520 om.

Dit artikel omvat de informatieverplichtingen die gelden in de relatie tussen de EETS-aanbieders en de tolheffers, die nodig zijn voor het berekenen, heffen en verifiëren van het tolgeld. Hier worden de informatieverplichtingen van artikel 5, zevende lid en artikel 8, vierde lid van de richtlijn 2019/520 samengevoegd.

Artikel 28

Dit artikel zet artikel 8, eerste en tweede lid van de richtlijn 2019/520 om.

De eerste paragraaf voorziet in de aansprakelijkheid van de EETS-aanbieder ten aanzien van de betrokken tolheffer voor de betaling van iedere onderbouwde tolmelding en onderbouwde niet-tolmelding, die de situatie viseert waarin geen formele tolmelding is gebeurd maar de verschuldigde tol op een andere manier kon worden vastgesteld bijvoorbeeld via de handhaving, en dit alles conform artikel 8, tweede lid van de richtlijn 2019/520.

De tweede paragraaf houdt in dat de gegevens van de tolheffer met betrekking tot de voertuigclassificatie prevaleren op deze van de EETS-aanbieder, tenzij het tegendeel wordt aangetoond, en dit in overeenstemming met artikel 8, eerste lid van de richtlijn 2019/520.

HOOFDSTUK 8. BIJKOMENDE VERPLICHTINGEN VAN DE EETS-AANBIEDER

2019/520, cela ne porte pas atteinte à la possibilité de réductions ou de restitutions par les percepteurs de péages, mais celles-ci doivent être transparentes, annoncées publiquement et accessibles à tous utilisateurs du SET et non-discriminatoire vis-à-vis des autres utilisateurs.

Article 26

Cet article transpose l'article 6, paragraphe 4, de la directive 2019/520.

Cet article a trait aux factures qui sont adressées par le prestataire du SET à l'utilisateur du SET. Le contrat de SET entre le percepteur de péages et un prestataire du SET peut éventuellement autoriser que la facture pour le péage soit envoyée directement pas le prestataire du SET à l'utilisateur du SET. Le percepteur de péages peut toutefois exiger que le prestataire du SET perçoive les péages au nom et pour le compte du percepteur de péages.

Article 27

Cet article transpose l'article 5, paragraphe 7, et l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2019/520.

Cet article comprend les obligations d'information dans la relation entre les prestataires du SET et les percepteurs de péages qui sont nécessaires pour calculer, facturer et vérifier le péage. Les obligations d'information de l'article 5, paragraphe 7, et de l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2019/520 y sont regroupées.

Article 28

Cet article transpose l'article 8, paragraphes 1 et 2, de la directive 2019/520.

Le premier paragraphe prévoit la responsabilité du prestataire du SET à l'égard du percepteur de péages concerné pour le paiement de chaque déclaration de péages justifiée et non-déclaration de péage justifiée, ce qui vise la situation dans laquelle il n'y a pas eu de déclaration de péages formelle, mais dont le péage dû aurait pu être établi d'une façon différente, par exemple par l'exercice du contrôle, le tout conformément à l'article 8, paragraphe 2, de la directive 2019/520.

Le deuxième paragraphe dispose que les données du percepteur de péages concernant la classification du véhicule prévalent sur celles du prestataire du SET, à moins que le contraire soit démontré, et ce conformément à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2019/520.

CHAPITRE 8. OBLIGATIONS SUPPLÉMENTAIRES DU PRESTATAIRE DU SET

Artikel 29

Dit artikel zet artikel 5, derde lid van de richtlijn 2019/520 om.

In dit artikel wordt de informatie opgesomd die de in het EETS-register geregistreerde EETS-aanbieders via elektronische weg moeten bekendmaken binnen welke termijn. Het gaat om de informatie opgenomen in artikel 5, derde lid van de richtlijn 2019/520, met name de EETS-gebieden die de EETS-aanbieder bestrijkt en de wijzigingen daarvan, evenals de gedetailleerde, jaarlijks bijgewerkte plannen van de EETS-aanbieder over uitbreiding van diensten naar andere EETS-gebieden.

Artikel 30

Dit artikel zet artikel 5, zesde lid van de richtlijn 2019/520 om.

Overeenkomstig dit artikel moeten EETS-aanbieders de contractuele voorwaarden die zij toepassen bij het sluiten van dienstverleningsovereenkomsten met EETS-gebruikers via elektronische weg openbaar maken.

Artikel 31

Dit artikel zet artikel 5, achtste lid en artikel 24, eerste lid van de richtlijn 2019/520 om.

De eerste, tweede en derde paragraaf houden de omzetting in van artikel 5, achtste lid van de richtlijn 2019/520. Het betreft een samenwerkingsverplichting tussen de EETS-aanbieders, de tolheffers en de door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangewezen instantie bij (een vermoeden van) niet-betaling van de tol, waarbij de EETS-aanbieder aan de tolheffer de nodige informatie moet mededelen die de tolheffer vervolgens niet aan andere toldienstaanbieders (dus noch de EETS-aanbieders, noch de eventuele hoofddienstaanbieder) mag mededelen.

De vierde paragraaf bepaalt overeenkomstig artikel 24, eerste lid van de richtlijn 2019/520 dat wanneer in geval van niet-betaling van wegentol ook werkelijk wordt overgegaan tot het instellen van een afhandelingsprocedure, de tolheffer een kennisgeving daarvan moet sturen aan 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 in overeenstemming met het toepasselijke recht en met vermelding van de juridische gevolgen ervan.

Artikelen 32 en 33**Article 29**

Cet article transpose l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2019/520.

Dans cet article, l'information que les prestataires du SET enregistrés dans le registre du SET doivent annoncer par voie électronique et dans quel délai est regroupée. Il s'agit des informations reprises à l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2019/520, notamment les secteurs du SET que le prestataire du SET couvre et les modifications qui y sont apportées, ainsi que les plans détaillés pour étendre les services à d'autres secteurs du SET mis à jour chaque année.

Article 30

Cet article transpose l'article 5, paragraphe 6, de la directive 2019/520.

Conformément à cet article, les prestataires du SET doivent rendre publiques, par voie électronique, les conditions contractuelles qu'ils appliquent lors de la conclusion de contrats de prestation de services avec les utilisateurs du SET.

Article 31

Cet article transpose l'article 5, paragraphe 8, et l'article 24, paragraphe 1^{er}, de la directive 2019/520.

Les premier, deuxième et troisième paragraphes contiennent la transposition de l'article 5, paragraphe 8, de la directive 2019/520. Il porte sur une obligation de collaboration entre les prestataires du SET, les percepteurs de péages et l'organisme désigné par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en cas de (suspicion) de non-paiement du péage, par laquelle le prestataire du SET doit communiquer au percepteur de péages les informations nécessaires, que le percepteur de péages ne peut ensuite pas communiquer à d'autres prestataires de services de péages (et donc ni aux prestataires du SET, ni à l'éventuel prestataire de service principal).

Le quatrième paragraphe détermine, conformément à l'article 24, paragraphe 1^{er}, de la directive 2019/520, que, lorsqu'il est engagé des poursuites en cas de non-paiement d'un péage routier, le percepteur de péages doit envoyer une notification au propriétaire, au détenteur du véhicule ou à toute autre personne qui est identifiée comme étant celle soupçonnée de ne pas s'être acquittée de la redevance routière, conformément au droit applicable et avec la mention des conséquences juridiques.

Articles 32 et 33

De artikelen 32 en 33 bepalen ten slotte welke gegevens de dienstaanbieder onder bepaalde voorwaarden aan de tolheffer moet verschaffen met eerbiediging van de geldende privacywetgeving.

HOOFDSTUK 9. BESCHERMING VAN GEGEVENS

Artikelen 34 en 35

1. In het kader van concrete tolheffingssystemen die in overeenstemming met de richtlijn 2019/520 worden gecreëerd of functioneren zullen persoonsgegevens worden verwerkt door de verschillende betrokken partijen, waaronder het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de tolheffers, de dienstaanbieders en de hoofddienstaanbieder.

Zoals bepaald in artikel 27 van de richtlijn 2019/520, moet elke verwerking van persoonsgegevens gebeuren in overeenstemming met de geldende privacywetgeving en de 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, hierna ook AVG) en richtlijnen 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie) en 2016/680/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad.

2. Uit de adviespraktijk van de Gegevensbeschermingsautoriteit volgt dat de essentiële elementen van een met een overheidsinmenging gepaard gaande verwerking van persoonsgegevens moeten worden beschreven.

Aangezien er in dit verband pas daadwerkelijk een verwerking van persoonsgegevens gebeurt voor zover er een wetgeving inzake een specifiek elektronisch tolheffingssysteem bestaat die een

Enfin, les articles 32 et 33 déterminent les données que les prestataires de services doivent fournir aux percepteurs de péages et sous quelles conditions en respectant la législation en vigueur sur la protection des données à caractère personnel.

CHAPITRE 9. PROTECTION DES DONNEES

Articles 34 et 35

1. Dans le cadre de systèmes de péage routier concrets créés ou fonctionnant conformément à la directive 2019/520, des données à caractère personnel seront traitées par les différentes parties concernées, dont la Région de Bruxelles-Capitale, les percepteurs de péages, les prestataires de services et le prestataire de services principal.

Comme énoncé par l'article 27 de la directive 2019/520, chaque traitement de données à caractère personnel doit impérativement être effectué conformément à la législation sur la vie privée en vigueur et 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, ci-après également RGPD) et les directives 2002/58/EG du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques) et 2016/680/EU du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil.

2. Il ressort de la pratique de l'Autorité de protection des données que les éléments essentiels de tous traitements de données à caractère personnel relevant d'une intervention publique doivent être décrits.

Etant donné que le traitement de données à caractère personnel dans ce contexte ne s'opère réellement que pour autant qu'il existe une législation sur un système de télépéage routier

daadwerkelijke gegevensverwerking regelt en aangezien de invulling van de essentiële elementen van de verwerkingsactiviteiten die volgen uit de richtlijn 2019/520 verschillen per elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer (bijvoorbeeld artikel 10 inzake de registratie van de EETS-aanbieder, artikel 27 inzake de tolmelding aan de tolheffers of artikel 33 over verkeersbeleid en -managementgegevens), zullen de essentiële elementen worden opgenomen in de afzonderlijke wetgeving met betrekking tot een specifiek elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer (bijvoorbeeld de kilometerheffing). 3. Het is mogelijk dat voor een specifiek elektronisch tolheffingssysteem bij de gegevensverwerking een beroep wordt gedaan op een specifieke entiteit die noch de tolheffer, noch een dienst aanbieder is. De afzonderlijke wetgeving met betrekking tot de respectievelijke specifieke elektronische tolheffingssystemen de tussenkomst van een dergelijke entiteit regelen en zal in dat geval de rolverdeling tussen de actoren bepalen. In het kader van de kilometerheffing is Viapass bijvoorbeeld een dergelijke entiteit. 4. De bepalingen van de AVG blijven integraal van toepassing op de gegevensverwerkingen die plaatsvinden in het kader van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer, die op grond van dit voorontwerp van ordonnantie, worden ingevoerd en georganiseerd, waaronder bijvoorbeeld de verplichting om passende beveiligingsmaatregelen (artikel 32 AVG) te implementeren. Artikel 35 doet geen afbreuk aan en vormt geen beperking van de rechten die betrokkenen hebben. Artikel 35 vult deze rechten verder aan waar deze specifiek zijn onder richtlijn 2019/520. De rechten van betrokkenen volgend uit de AVG blijven aldus integraal van toepassing op de gegevensverwerkingen die plaatsvinden in het kader van dit voorontwerp van ordonnantie, onder voorbehoud van de mogelijkheden voorzien in artikel 23 AVG. Artikel 35, paragraaf 1 bouwt verder op het juistheidsbeginsel in artikel 5 AVG en vormt de omzetting van artikel 27.2.b) van de richtlijn 2019/520. Paragraaf 2 vormt de bevestiging van artikel 27.4 van de richtlijn 2019/520, weliswaar zonder afbreuk te willen doen aan de bevoegdheid van de federale staat om op grond van artikel 6, §4, 3° van de vernoemde Bijzondere wet van 8 augustus 1980 het Belgisch nationaal contactpunt aan te duiden dat toegang heeft tot de nationale voertuigregistratiegegevens (wat toekomt aan de	specifiek die régit le traitement de données réel et étant donné que le contenu des éléments essentiels des activités de traitements de données découlant de la directive 2019/520 diffère par système de télépéage routier (par exemple l'article 10 concernant l'enregistrement des prestataires du SET, l'article 27 concernant la déclaration du péage aux percepteurs de péages ou l'article 33 concernant les données de gestion et de politique du trafic), les éléments essentiels seront repris dans la législation particulière portant sur un système de télépéage routier spécifique (par exemple le prélèvement kilométrique). 3. Il est possible que pour un système de télépéage routier spécifique il soit fait appel à une entité spécifique pour le traitement de données, laquelle ne serait ni le percepteur de péage ni un prestataire de services. La législation particulière portant sur les systèmes de télépéage routier spécifiques respectifs peut permettre l'intervention d'une telle entité et déterminera, dans ce cas, la répartition entre les acteurs. Par exemple, dans le cadre du prélèvement kilométrique, Viapass est une telle entité. 4. Les dispositions du RGPD continuent de s'appliquer intégralement aux traitements de données effectués dans le cadre des systèmes de télépéage routier, introduits et organisés sur base de cet avant-projet d'ordonnance, y compris, par exemple, l'obligation de mettre en œuvre des mesures de sécurité appropriées (article 32 du RGPD). L'article 35 est sans préjudice des droits des personnes concernées et ne les restreint pas. L'article 35 complète ces droits lorsqu'ils sont plus spécifiques en vertu de la directive 2019/520. Les droits des personnes concernées découlant du RGPD restent donc intégralement applicables aux traitements de données effectués en vertu de l'avant-projet d'ordonnance, sous réserve des possibilités octroyées par l'article 23 du RGPD. L'article 35, paragraphe 1^{er} poursuit sur le principe de justesse contenu dans l'article 5 du RGPD et constitue la transposition de l'article 27.2.b) de la directive 2019/520. Le paragraphe 2 constitue la confirmation de l'article 27.4 de la directive 2019/520, certes sans vouloir porter atteinte à la compétence de l'état fédéral pour, sur pied de l'article 6, § 4, 3° de la dénommée loi spéciale du 8 août 1980, désigner le point de contact national belge, lequel a accès aux données d'enregistrements de véhicules nationales (qui revient à la banque
--	--

bij wet van 19 mei 2010 opgerichte federale Kruispuntbank van de voertuigen), en om de gewesten bij de uitwerking ervan te betrekken.

HOOFDSTUK 10. BEMIDDELING

Artikelen 36 en 37

Deze artikelen zetten artikel 6, derde lid, vierde alinea, evenals artikelen 11 en 12 van de richtlijn 2019/520 om.

Artikel 11 van de richtlijn 2019/520 legt de verplichting op om een bemiddelende instantie aan te stellen of op te richten. Deze bemiddelende instantie moet bemiddeling mogelijk maken tussen tolheffers en EETS-aanbieders die met die tolheffers overeenkomsten hebben gesloten of daarover onderhandelen.

Artikel 36 geeft de bevoegdheid aan de Brusselse Regering om al dan niet in samenwerking met de andere gewestregeringen een onafhankelijke bemiddelende instantie aan te wijzen met de taken en bevoegdheden zoals die zijn omschreven in artikel 11 en artikel 12, vierde lid van de richtlijn 2019/520. De richtlijn toe dat meer dan één bemiddelende instantie wordt aangeduid. Om die reden wordt niet voorzien in een verplichte afstemming met de andere gewesten, die niettemin om redenen van uniformiteit binnen België wel aangewezen is.

Artikel 37 bepaalt nadere regels voor de bemiddelingsprocedure. Het betreft louter de minimumvoorwaarden zoals die door artikel 12 van de richtlijn 2019/520 zijn opgelegd, en het komt verder aan de bemiddelende instantie toe om een reglement van interne orde te voorzien.

HOOFDSTUK 11 SLOTBEPALINGEN

Artikel 38

Deze overgangsbepaling stelt dat de bestaande registraties van EETS-aanbieders die plaatsvonden 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, dienen te worden beschouwd als registraties op grond van artikel 10 van dit voorontwerp van ordonnantie.

Dit doet geen afbreuk aan onder meer de jaarlijkse controle van deze EETS-aanbieders zoals voorzien in artikel 10, §3 *juncto* §5 van dit voorontwerp van ordonnantie.

carrefour fédérale de données de véhicules constituée par la loi du 19 mai 2010) et pour impliquer les régions dans son élaboration.

CHAPITRE 10. MÉDIATION

Articles 36 et 37

Ces articles transposent l'article 6, paragraphe 3, alinéa 4, ainsi que les articles 11 et 12 de la directive 2019/520.

L'article 11 de la directive 2019/520 impose l'obligation de désigner ou de créer un organe de conciliation. Cet organe de conciliation doit rendre possible la conciliation entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET qui ont conclu un contrat avec ces percepteurs de péages ou qui négocient la conclusion d'un tel contrat.

L'article 36 habilite le Gouvernement bruxellois à désigner, en collaboration ou non avec les gouvernements des autres régions, un organe de conciliation indépendant avec les tâches et compétences telles que décrites aux articles 11 et 12, paragraphe 4, de la directive 2019/520. La directive autorise que plus d'un organe de conciliation soit désigné. Pour ces raisons, il n'est pas prévu de coordination obligatoire avec les autres régions, même si elle est néanmoins recommandée pour des raisons d'uniformité au sein de la Belgique.

L'article 37 détermine des règles supplémentaires pour la procédure de conciliation. Cela concerne seulement les conditions minimales telles qu'imposées par l'article 12 de la directive 2019/520, et il revient en outre à l'organe de conciliation de prévoir un règlement d'ordre intérieur.

CHAPITRE 11. DISPOSITIONS FINALES

Article 38

Cette disposition transitoire dispose que les enregistrements existants des prestataires qui ont eu lieu sur base de l'article 3 de la décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 sur la définition du service européen de télépéage et ses aspects techniques doivent être considérés comme des enregistrements réalisés sur base de l'article 10 de cet avant-projet d'ordonnance.

Cela ne porte pas préjudice, entre autres, au contrôle annuel des prestataires de services, comme prévu à l'article 10, §3, *juncto* §5, de cette ordonnance en avant-projet.

Artikel 39 In dit artikel wordt de inwerkingtreding van de ordonnantie vastgelegd op [21 oktober 2021?] (datum van inwerkingtreding van de richtlijn 2019/520). Bijlagen - Omzettingstabellen	Article 39 Dans cet article, la date d'entrée en vigueur de l'ordonnance est fixée au [21 octobre 2021 ?] (date d'entrée en vigueur de la directive 2019/520). Annexes - Tableaux de transposition
---	--

Sven GATZ