SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Avant-Projet de décret du...(date) concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,
Après délibération ;

ARRÊTE

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

CHAPITRE 1er. INTRODUCTIF

Article 1er. Le présent décret règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Art. 2. Le présent décret transpose 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.

CHAPITRE 2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 3. Pour l'application du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :

1° l'agrément *:* 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 *;*

2° l'aptitude à l'emploi : la capacité d'un constituant d'interopérabilité à fournir et à maintenir une performance spécifiée lorsqu'il est en service et intégré de façon représentative dans le SET en relation avec le système d'un percepteur de péages ;

3° le constituant d'interopérabilité : 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 ;

4° le contrat de prestation de services *:* le contrat entre un utilisateur du SET ou un détenteur d'un véhicule et un prestataire de services de péage, qui est conclu préalablement à l'utilisation de toute route par un véhicule dans un secteur du SET *;*

5° la déclaration de péage : 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 ;

6° la déclaration de secteur de SET : la déclaration visée à l'article 6 de la directive SET, par laquelle un percepteur de péages détermine les conditions générales énoncées à l'article 6, paragraphe 2 et paragraphe 9, de la directive SET et à l'annexe II du règlement d'exécution 2020/204 du 28 novembre 2019, que les prestataires du SET remplissent pour accéder au secteur du SET concerné ;

7° le détenteur du véhicule :

a) la personne physique ou morale au nom de laquelle le numéro d'immatriculation du véhicule ou, en cas d'ensemble de véhicules, du 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 ;

b) en l'absence d'immatriculation, la personne qui dispose dans les faits du véhicule.

8° la directive SET : la Directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne ;

9° les données du contexte de péage : les informations, définies par le percepteur de péages pour un secteur du SET dont il est responsable, qui sont nécessaires afin d'établir le péage dû au titre de la circulation d'un véhicule déterminé dans ce secteur et pour conclure la transaction de péage ;

10° l'État membre : un État membre de l'Union européenne ;

11° l'équipement embarqué : l'ensemble complet de composants matériels et logiciels qui sont utilisés dans le cadre du service de péage et, à cet effet, sont installés ou transportés à bord d'un véhicule afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir ou transmettre des données à distance, soit en tant que dispositifs séparés ou en tant qu'équipements intégrés dans le véhicule ;

12° le contrat de SET : le contrat conclu par le prestataire du SET avec le percepteur de péages afin de livrer des prestations de péage dans un secteur du SET ;

13° le non-paiement du péage routier : 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 ;

14° l'organe de conciliation : 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 ;

15° les paramètres de classification des véhicules : les informations relatives au véhicule en fonction desquelles les péages sont calculés à partir des données du contexte de péage ;

16° le péage *:* le péage qui est 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 ;

17° le percepteur de péages : l'entité publique ou privée qui perçoit le péage pour l'utilisation des véhicules dans un secteur du SET en Région wallonne ;

18° le prestataire de services principal : un prestataire de services de péage qui, signe des contrats de prestation de services avec tous les utilisateurs intéressés. Ce prestataire à droit à une rémunération spécifique ou à un contrat de longue durée garanti. Ces spécificités sont différentes des droits et des obligations des autres prestataires du SET ;

19° le prestataire de services de péage : le prestataire du SET ou le prestataire de services principal qui fournit des services de péage dans un ou plusieurs secteurs du SET pour une ou plusieurs classes de véhicules ;

20° le prestataire du SET : 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, et qui conclut un contrat de SET avec un percepteur de péages à cette fin ;

21° le règlement délégué 2020/203 : 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 ;

22° le règlement d'exécution 2020/204 : 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 ;

23° le règlement général sur la protection des données *:* le Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE ;

24° le secteur : le secteur du SET, soit la route, le réseau routier, la structure, tel un pont, un tunnel ou un transbordeur, pour l'utilisation duquel un péage est perçu à l'aide d'un système électronique de péage ;

25° le service de péage : le service qui permet aux utilisateurs du SET et détenteurs des véhicules d'utiliser un véhicule dans un ou plusieurs secteurs en vertu d'un contrat unique de prestation de services et, au besoin, qui dispose d'un équipement embarqué.
Ce service comprend :

a) la fourniture d'un équipement embarqué personnalisé aux usagers et la maintenance de ses fonctionnalités ;

b) la garantie que le percepteur de péages reçoit uniquement le péage dû par l'usager ;

c) la mise à dispositions de moyens de paiement à l'usager ou l'acceptation d'un moyen de paiement existant ;

d) la perception du péage auprès de l'usager ;

e) la gestion des relations de clientèle avec l'usager, 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.

26° le SET: le service européen de télépéage, soit le service de péage fourni, en vertu d'un contrat de prestations de services, par un prestataire du SET à un utilisateur du SET dans un ou plusieurs secteurs;

27° le système de télépéage routier : 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 ;

28° *système modifié en profondeur* : un système de télépéage routier existant qui a fait ou fait l'objet d'un changement imposant aux prestataires du SET d'apporter aux constituants d'interopérabilité en service des modifications, telles que la reprogrammation ou l'adaptation des interfaces de leur back-office, d'une telle ampleur qu'un nouvel agrément est nécessaire ;

29° l'utilisateur du SET : une personne physique ou morale soumise au péage routier et qui dispose d'un contrat avec un prestataire du SET afin d'y accéder ;

30° le véhicule : le véhicule à moteur ou ensemble de véhicules, destiné ou utilisé pour le transport par route de personnes ou de marchandises.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1er, 7°, a) et b), le détenteur du véhicule peut, si le véhicule a été mis par son propriétaire de manière permanente ou habituelle à la disposition d'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.

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

Les articles 5 à 40 ne s'appliquent pas aux :

1° systèmes de péage routier non électroniques ;

2° 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 ;

Le décret ne s'applique pas aux redevances stationnement.

CHAPITRE 3. LES TECHNOLOGIES UTILISÉES

Art. 5. 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:

1° la localisation par satellite ;
2° les communications mobiles ;
3° la technologie micro-ondes 5,8 GHz.

Les systèmes de télépéage routier existants qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué et qui recourent à d'autres technologies sont conformes aux prescriptions visées à l'alinéa 1er en cas de progrès technologiques importants apportés à ce système de télépéage.

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 du présent décret, afin de tester des systèmes de péage pilotes intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts sur une partie limitée des secteurs du SET. Les prestataires du SET ne sont pas obligés de participer à des systèmes de péage pilotes.

Art. 6. Sans préjudice de ce qui est déterminé à l'alinéa 6 du présent article, les prestataires du SET mettent à la disposition des utilisateurs du SET un équipement embarqué qui :

1° est apte à l'emploi ;
2° est interopérable ;
3° 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 1er décembre 2016 relatif à la compatibilité électromagnétique, et est en mesure de communiquer avec les systèmes de télépéage qui utilisent les technologies visées à l'article 5, alinéa premier et qui sont utilisés dans le ou les secteurs du SET des Etats membres où le prestataire du SET fournit des services de péages. ;

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

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

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,

alinéa 1er, pour autant que la sécurité, la qualité de service et la protection de la vie privée soient assurées.

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.

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 qui ne requièrent pas le recours aux technologies de localisation par satellite ou de communications mobiles.

CHAPITRE 4. LES DROITS DE L'UTILISATEUR DU SET

Art. 7. Les utilisateurs du SET peuvent y souscrire 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.

Avant de conclure un contrat de prestation de services avec un prestataire du SET, l'utilisateur est dûment informé par écrit des moyens de paiement valides, du traitement de ses données à caractère personnel et ce, conformément à la législation en vigueur sur la protection de ces données.

Le SET est proposé à ses utilisateurs en tant que service continu unique, ce qui signifie :

1° qu'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 ;

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

Les utilisateurs du SET ont des interactions avec les percepteurs de péages dans le cadre du SET uniquement dans les cas suivants :

1° lors du processus de facturation conformément à l'article 26, et ;
2° lors des processus de contrôle.

Les interactions entre les utilisateurs et les prestataires du SET ou leurs équipements de bord peuvent être spécifiques à chaque prestataire du SET sans compromettre l'interopérabilité du SET.

Art. 8. 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 qui est concerné.

Art. 9. Le paiement des péages par l'utilisateur 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.

CHAPITRE 5. L'ENREGISTREMENT DU PRESTATAIRE ET LE REGISTRE DU SET

Art. 10. Une entité établie en Région wallonne 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.

L'enregistrement est accordé lorsque l'entité :

1° détient une certification EN ISO 9001 ou équivalente ;

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

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

4° a la capacité financière appropriée ;

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

6° jouit d'une bonne réputation.

L'organisme désigné conformément à l'alinéa 1er vérifie au moins une fois par an que les prestataires du SET inscrits conformément à l'alinéa 1er satisfont toujours aux exigences visées à l'alinéa 2, 1°,4°, 5° et 6°. Le prestataire du SET coopère à cette vérification.

L'organisme désigné conformément à l'alinéa 1er met à jour le registre du SET sur la base de l'enquête visée à l'alinéa 3, qui contient également les conclusions de l'audit visé à l'alinéa 2, 5°.

S'il est établi qu'un prestataire du SET ne satisfait plus aux exigences visées à l'alinéa 2, ou si le prestataire du SET ne satisfait plus aux exigences énoncées à l'article 21, alinéas 1 et 2, l'organisme désigné peut retirer l'enregistrement du prestataire du SET.

Le Gouvernement et l'organisme qu'il désigne ne peuvent pas être tenus responsables des actions des prestataires du SET figurant sur son registre.

Art. 11. L'organisme désigné conformément à l'article 10, alinéa 1er tient un registre électronique, dit « registre SET » où sont consignés :

1° les secteurs du SET en Région wallonne avec des informations sur :

a) les percepteurs de péages correspondants ;

b) les technologies de perception employées ;

c) les données du contexte de péage ;

d) la déclaration de secteur de SET, et ;

e) les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péage des secteurs du SET concernés ;

2° les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 10, et ;
3° 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.

Les données relatives à un secteur du SET visées à l'alinéa 1er, 1°, et leurs modifications, sont communiquées par le percepteur de péages responsable de ce secteur du SET.

L'organisme désigné conformément à l'article 10, l'alinéa 1er, 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 raisonnables quant à l'exactitude des données saisies dans le registre SET signale ce doute, en indiquant ses raisons, à l'organisme désigné conformément à l'article 10, alinéa 1er.

Le registre est accessible au public par voie électronique.

À la fin de chaque année civile, l'organisme désigné conformément à l'article 10, alinéa 1er communique par voie électronique le registre à la Commission européenne.

CHAPITRE 6. L'AGREMENT ET PROCEDURE D'AGREMENT

Art. 12. Sans préjudice à l'alinéa 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 dont ils sont responsables. L'agrément est accordé pour autant que le prestataire du SET respecte les conditions générales et autres obligations énoncées dans la déclaration de secteur de SET relative au secteur concerné.
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. Les percepteurs de péages et les futurs percepteurs de péages établissent et tiennent à jour une déclaration de secteur de SET.

Cette déclaration contient:
1° les conditions générales applicables aux prestataires du SET en ce qui concerne l'accès au secteur du SET du percepteur de péages ;
2° les conditions procédurales, y compris les conditions commerciales ;
3° 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 renouvellement de l'agrément ;
4° les autres exigences établies ;

Tel que prévu à l'annexe II du règlement d'exécution 2020/204.

Art. 14. Un futur percepteur de péages qui est responsable de la mise en service d'un nouveau système de télépéage routier 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, alinéa 2, 3°.

Un percepteur de péages qui est responsable d'un système de télépéage routier existant qui fait l'objet d'un changement en profondeur 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 de la planification détaillée et de la durée indicative visées à l'article 13, alinéa 2, 3°.

Art. 15. Le percepteur de péages met en place un environnement de test qui permet aux prestataires du SET, aux candidats prestataires ou à leurs mandataires de vérifier si leur équipement embarqué est apte à l'emploi dans le secteur du percepteur de péages et d'obtenir une certification pour les résultats concluants des tests concernés.
Les percepteurs de péages peuvent mettre en place un environnement de test unique pour plusieurs secteurs du SET.
Les percepteurs de péages peuvent permettre à un mandataire de vérifier l'aptitude à l'emploi d'un type d'équipements embarqués pour le compte de plusieurs prestataires ou candidats prestataires du SET.
Les percepteurs de péages peuvent demander aux prestataires, aux candidats prestataires ou à leurs mandataires d'assumer le coût des tests concernés.

Art. 16. Les percepteurs de péages autorisent dans leurs secteurs tout équipement embarqué opérationnel des prestataires du SET avec lesquels ils sont liés par un contrat de SET, si :

1° 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 de l'arrêté royal du 1er 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 ;
2° l'équipement n'est pas inclus dans une liste d'équipements embarqués invalidés visée à l'article 22.

Art. 17. En cas de dysfonctionnement du SET imputable au percepteur de péages, celui-ci fournit des services limités. Le percepteur de péages vérifie que les véhicules équipés des équipements embarqués visés à l'article 16 peuvent se déplacer en sécurité en subissant un retard minime et sans être soupçonné d'un défaut de paiement du péage routier.

Art. 18. Les constituants d'interopérabilité d'un système de télépéage sont conformes aux exigences cumulatives suivantes :

1° aux exigences établies à l'annexe II du règlement délégué 2020/203 et à l'annexe III du règlement d'exécution 2020/204 ;

2° aux exigences visées à l'article 6.

Sans préjudice de l'alinéa 1er de l'article 19,

1° la mise sur le marché, aux fins de l'utilisation dans le cadre du SET, de constituants d'interopérabilité avec un marquage CE ou qui sont couverts par une déclaration de conformité aux spécifications ou une déclaration d'aptitude à l'emploi, ou les deux, ne peut être interdite, limitée ou empêchée ;

2° il ne peut pas être exigé de vérifications 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. Le Gouvernement peut, le cas échéant en coopération avec les gouvernements des autres régions, limiter le domaine d'application, interdire l'emploi ou retirer du marché des constituants d'interopérabilité utilisés dans le cadre d'un système de télépéage, 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 de ce système de télépéage conformément aux dispositions de l'article 18.

Le Gouvernement informe immédiatement la Commission européenne d'une telle décision. Il motive sa décision en précisant si le défaut de conformité est le résultat d'une mauvaise application des spécifications techniques ou d'une insuffisance des spécifications techniques.

Le Gouvernement exige du fabricant ou de son mandataire, dans la mesure où il a un établissement au sein d'un État membre de 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.

Les décisions visées à l'alinéa 1er, 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, sont 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. 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 remplissent les exigences de l'annexe III du règlement délégué 2020/203.

Le Gouvernement notifie la liste des organismes désignés sur base de l'alinéa 1er 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.

Lorsqu'un organisme ne remplit plus les critères visés à l'alinéa 1er, le Gouvernement retire l'agrément de cet organisme et en informe la Commission européenne et les autres États membres de l'Union européenne.

CHAPITRE 7. CONTRATS DU PERCEPTEUR DE PÉAGES ET DU PRESTATAIRE DU SET

Art. 21. 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 avoir conclu le premier contrat de SET concernant un secteur du SET sur le territoire belge et le maintiennent pour tous ces secteurs.

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 de l'Union européenne, dans un délai de trente-six mois après l'enregistrement en tant que prestataire du SET, conformément à l'article 10, et le maintiennent.

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 du présent décret, rétablit le service pour le secteur concerné dans les meilleurs délais après correction de la non-conformité par le percepteur de péages.

Les alinéas 1er et 2 ne s'appliquent pas aux secteurs pour lesquels le percepteur de péages responsable ne satisfait pas aux exigences de l'article 12, alinéa 1er, 2 ou 3.

Un percepteur de péages qui est responsable d'un secteur du SET en Belgique où la technologie visée à l'article 5, alinéa 1er, n'est pas appliquée ou qui ne satisfait pas aux exigences techniques ou procédurales consulte le prestataire du SET qui souhaite être agréé ou qui demande le renouvellement de son agrément.

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. 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.

Les déclarations de secteur de SET et, le cas échéant, les contrats de SET précisent :

1° le nombre d'éléments inclus dans la liste des équipements embarqués invalidés ;

2° le format de la liste, et ;

3° la fréquence de mise à jour de cette liste.

La liste des équipements embarqués invalidés est tenue à jour conformément aux règles de protection des données à caractère personnel en vigueur.

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. Les prestataires du SET peuvent être rémunérés par le percepteur de péages.

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.

Dans les secteurs du SET ayant un prestataire de services principal, la méthode visée à l'alinéa 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 des prestataires du SET peut varier de celle du prestataire de services principal, pour autant que cela soit justifié par :

1° les coûts relatifs aux exigences et obligations spécifiques auxquelles le prestataire de services principal est soumis et non les prestataires du SET, et;

2° la nécessité de déduire de la rémunération des prestataires du SET les redevances fixes imposées par le percepteur de péages sur la base des coûts encourus par le percepteur de péages pour fournir, exploiter et tenir à jour un système conforme au SET qui comprend l'ensemble des éléments d'un système électronique de péage routier qui est spécifiquement nécessaire pour l'intégration des prestataires du SET dans le système et le fonctionnement du SET dans son secteur, y compris les coûts d'agrément, lorsque ces coûts ne sont pas compris dans le péage.

Art. 24. 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.

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.

Les subventions croisées entre les activités exercées en tant que prestataire de services de péage et d'autres activités sont interdites.

CHAPITRE 8. LA PERCEPTION DES PÉAGES

Art. 25. Les montants que perçoivent les percepteurs de péages auprès des utilisateurs du SET n'excèdent pas le péage dû au percepteur de péage.

L'alinéa 1er 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. 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.
Si un percepteur de péages renonce à l'exigence énoncée à l'alinéa 1er, le contrat de SET entre le percepteur de péages et le prestataire du SET permet que la facture de péage due pour l'utilisation d'un secteur du SET soit envoyée directement par le prestataire à l'utilisateur du SET.

Art. 27. Les prestataires du SET fournissent aux percepteurs de péages du secteur du SET concerné :

1° les informations requises par les percepteurs de péages pour calculer et facturer les péages concernant les véhicules des utilisateurs du SET, ou ;

2° 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.

Art. 28. Le percepteur 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.

Lorsque la classification des véhicules qui est utilisée par le prestataire du SET pour établir le tarif de péage qui est applicable diffère de celle déterminée par un percepteur de péages, la classification du percepteur de péages prévaut, à moins qu'une erreur ne puisse être établie.

CHAPITRE 9. LES OBLIGATIONS SUPPLÉMENTAIRES DU PRESTATAIRE DU SET

Art. 29. Un prestataire du SET qui est enregistré en Belgique annonce par voie électronique :

1° les secteurs du SET qu'il couvre ;

2° les modifications apportées au secteur ;

3° les plans détaillés mis à jour chaque année pour étendre les services à d'autres secteurs du SET.

Les plans visés à l'alinéa 1er, 3°, sont publiés pour la première fois dans un délai d'un mois à compter de l'enregistrement du prestataire du SET.

Art. 30. 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. Les prestataires du SET coopèrent avec les percepteurs de péages et l'organisme désigné par le Gouvernement pour identifier les contrevenants présumés à l'obligation de péage routier.

Si l'instance désignée par le Gouvernement présume un non-paiement du péage routier, elle 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 de l'instance désignée par le Gouvernement.

Le percepteur de péages ne divulgue pas les données visées aux alinéas 2 et 3 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 sont utilisées uniquement pour identifier les contrevenants présumés.

Si le percepteur de péages ou l'instance désignée par le Gouvernement décide d'engager des poursuites en cas de non-paiement du péage routier, ce percepteur de péages ou l'instance désignée 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. Un percepteur de péages peut demander les informations suivantes à un prestataire du SET pour autant que le percepteur de péages ait besoin de ces informations dans le but de remplir ses obligations vis-à-vis des autorités fiscales :

1° 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 ;
2° les données relatives aux propriétaires ou détenteurs de ces véhicules,

Le prestataire du SET fournit les données demandées au plus tard deux jours après réception de la demande.

Le percepteur de péages ne divulgue pas les informations visées à l'alinéa 1er 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 sont uniquement utilisées afin de remplir des obligations envers les autorités fiscales.

Art. 33. Aux fins de l'exécution de politiques en matière de circulation et de l'amélioration de la gestion du trafic en Région wallonne, les prestataires de services de péage communiquent, à première demande, à l'organe désigné par le Gouvernement, les données de trafic concernant leurs clients.

Ces données de trafic ne sont pas utilisées pour identifier les clients.

CHAPITRE 10.

Art. 34.

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 dans le cas où un défaut de paiement du péage routier visé à l'article 31,alinéa 2, du présent décret 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.

CHAPITRE 11. LA MÉDIATION

Art. 35. Le Gouvernement, en coopération ou non avec les Gouvernements 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.

L'organe de conciliation:

1° vérifie que les conditions contractuelles appliquées par le percepteur de péages aux prestataires du SET ne sont pas discriminatoires ;

2° vérifie que les prestataires du SET sont rémunérés conformément aux principes énoncés à l'article 23 du présent décret ;

3° demande toutes les informations pertinentes aux percepteurs de péages, aux prestataires du SET et aux tiers impliqués dans le SET en Région wallonne ;

4° échange des informations avec les organes de conciliation des autres États membres sur leurs activités, lignes directrices et pratiques.

Art. 36. 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.

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.

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

CHAPITRE 12. DISPOSITIONS FINALES

Art. 37. L'enregistrement accordé à un prestataire du SET avant l'entrée en vigueur du présent décret en conformité avec 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 avant l'entrée en vigueur du présent décret est considéré comme un enregistrement conforme à l'article 10 du présent décret.

Art. 38. Le présent décret entre en vigueur le

Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Elio DI RUPO

Le Ministre de la Mobilité,

Philippe HENRY

EXPOSE DES MOTIFS

I. EXPOSE GENERAL

A. Introduction

Cet avant-projet de décret 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 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.

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 wallonne, il s'agit plus précisément du décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes.

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 redevable 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 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 Etat 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 État membre. Un État 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 États 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 conformité avec les exigences de la directive seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

La directive 2019/520 contient principalement les nouvelles dispositions et modifications suivantes par rapport aux précédentes directive, décision 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 :

  - 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.

  - 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.

  - 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.

- Certaines obligations de transparence supplémentaires ont été ajoutées, notamment les suivantes :
    - Toutes les remises ou réductions de péage offertes, par un État membre ou un percepteur de péages doivent être transparentes et annoncées publiquement ;
    - 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).
    - 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. 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 interopérables.

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 États 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 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 de décret. 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.

Cet avant-projet de décret 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

a) Compétence de la Région wallonne

La Région wallonne est compétente pour la transposition partielle de la directive 2019/520.

En vertu des articles 6, § 1er, X, 1° et 6, § 1er, X, 2°*bis* de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, la Région wallonne est compétente pour "*les routes et leurs dépendances*" ainsi que pour " *le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges*". Ces compétences ont également servi de base à la transposition régionale de la directive 2004/52/CE, comme l'a confirmé la Cour constitutionnelle dans son arrêt n°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 wallonne est également compétente, sur la base de l'article 6, § 1er, 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 wallonne 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, § 1er, VI, paragraphe 5, 6°, de la loi spéciale du 8 août 1980.

b) Coordination préalable entre les régions

Comme pour la transposition régionale de la directive 2004/52/CE, les avant-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 légalisations existantes et, en particulier, les modifications des décrets et ordonnance 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 wallon, 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 de décret.

c) Compétence de l'État fédéral

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 de décret 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 "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, § 1er, 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 de décret 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 :

- 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 wallonne 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 de décret

Le présent avant-projet de décret 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 sans transposition supplémentaire, il a été décidé d'aligner le plus possible cet avant-projet de décret 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 du décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes sont introduites par décret distinct.

Beaucoup de modifications à apporter au décret introduisant un prélèvement kilométrique en Région wallonne 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 un décret distinct modifiant le décret introduisant un prélèvement kilométrique en Région wallonne.

H. L'avis de l'Autorité de protection des données

L'Autorité de protection des données a rendu son avis n° 239/2021 du 17 décembre 2021.

Cet avis a, dans la mesure du possible et en raison du contexte entourant l'adoption du présent décret, été suivi et, les observations suivantes s'imposent :

- Le Gouvernement ne peut souscrire à l'approche que l'avant-projet de décret devrait déterminer les responsabilités des entités impliquées dans l'écosystème du télépéage au regard du traitement de données à caractère personnel.

  - D'une part, le présent avant-projet décret vise exclusivement à transposer la directive 2019/520, laquelle ne se prononce pas sur les qualifications à retenir par les états membres en matière de protection des données, et renvoie, pour le surplus, au texte du règlement général sur la protection des données.

  - D'autre part, les missions des prestataires de services peuvent varier d'un système de télépéage à l'autre (parfois ils sont chargés du calcul du péage, parfois non – la directive laisse cette marge de liberté) et il n'est pas exclu que d'autres entités sont créées ou désignées et chargées de certaines missions.

  Il est en effet possible que, dans le cadre d'un système de télépéage routier déterminé, il soit fait appel à une entité spécifique, laquelle ne serait ni le percepteur de péages ni un prestataire de services (principal). La législation portant sur ces systèmes de télépéage routier spécifiques peut permettre l'intervention d'une telle entité et déterminera, dans ce cas, la répartition des

responsabilités entre les acteurs. Par exemple, dans le cadre du prélèvement kilométrique sur les poids lourds, Viapass est une telle entité.

La désignation des responsables des traitements sera par conséquent réalisée dans les textes établissant les systèmes de télépéages concernés.

Le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes est en cours de modification en vue de l'adapter aux dispositions de cette ordonnance, si besoin en est, et de régler le traitement de données à caractère personnel.

En outre, la désignation des responsables des traitements ne relevant pas de la transposition de la directive 2019/520, il n'est pas opportun de consacrer de temps ensemble avec les deux autres régions à une exercice théorique dont le résultat risque de ne pas convenir à tout système de télépéage que les régions établiront.

- Les caractéristiques et conditions qui seront imposées à l'équipement embarqué utilisé tel que visé à l'article 6 pour se conformer aux exigences de la législation en vigueur sur la protection des données, doivent faire l'objet des dispositions particulières reprises dans la législation concernant la mise en place du système de télépéage qui s'en sert.

- la portée de la notion de « bonne réputation » visée à l'article 10, alinéa 2, 6°, sera précisée dans la législation concernant la mise en place du système de télépéage concerné également ;

- Pour ce qui concerne le registre SET visé à l'article 11 ainsi que la déclaration du secteur à péage faisant l'objet des articles 13 et 14 il peut être précisé que ceux-ci ne contiennent pas des données à caractère personnel ;

- L'article 22 concernant la liste des équipements embarqués invalidés n'a pas été modifié parce que les données à caractère personnel à être mentionnées doivent être précisées selon les besoins et caractéristiques de chaque système de télépéage mis en place par les régions ;

- L'article 31, alinéa 1er, prévoit la possibilité de l'intervention de l'organisme à désigner par le Gouvernement, pour faire face à la situation dans laquelle le percepteur de péages, étant par exemple un concessionnaire, ne saurait pas intervenir pour ce qui concerne la réclamation et le recouvrement des amendes administratives prévues en cas de non-paiement de la redevance.

- L'article 32, alinéa 1er, a été adapté en vue d'indiquer expressément que la finalité visée initialement sous b) l'est aussi sous a) ;

- L'article 33 a été adapté en reprenant plus strictement le texte de l'article 14.2. de la directive 2019/520 et confirme ainsi pour tout système de télépéage l'obligation prévu par la directive 2019/520 des prestataires de services de péage de communiquer, aux organismes désignés par le Gouvernement, les données de trafic concernant leurs clients aux fins de l'exécution de politiques en matière de circulation et de l'amélioration de la gestion du trafic en Région Wallonne.

Les précisions quant aux données de trafic envisagées ainsi que la réutilisation de ces données de trafic aux fins des politiques en matière de circulation de manière spécifique feront l'objet des dispositions spécifiques dans les législations régissant les systèmes de télépéage déterminés.

- L'article 34 a été supprimé parce que cet article, comme l'indiquent l'Autorité de protection des données, n'ajoute rien au RGPD.

- L'alinéa 1er de l'article 35 est supprimé pour les mêmes raisons que l'article 34. Les manquements par un prestataire de services de péage au RGPD sont en effet déjà sanctionnés directement en application du RGPD et de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

  Quant au paragraphe 2 de l'article 35, l'Autorité de protection des données a indiqué à juste titre que celui-ci présente une plus-value spécifique directe en matière de protection des données quand le percepteur de péages demande des informations au prestataire du SET en cas de

suspicion d'un non-paiement du péage, étant entendu que l'Autorité est d'avis que cette disposition doit indiquer également à quelle(s) entité(s) doi(ven)t s'adresser les personnes concernées et quelle(s) entité(s) doi(ven)t leur communiquer une réponse. Toutefois, la Région indiquera les instances en question dans le cadre de la législation spécifique concernant la mise en place d'un système de télépéage déterminé dans lequel les règles concernant le non-paiement du péage seront appliquées.

AVANT-PROJET DE DÉCRET CONCERNANT L'INTEROPERABILITE DES SYSTEMES DE TELEPEAGE ROUTIER

COMMENTAIRES DES ARTICLES

CHAPITRE 1er. INTRODUCTIF

Article 1

Ce décret régit une matière régionale. La compétence de la Région wallonne 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 ce décret 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 ce décret, relève de la compétence pour 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*».

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 2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 3

L'article 3 définit les termes utilisés dans l'avant-projet de décret, 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 de décret, 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.

détenteur : 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.

percepteur de péages : 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 wallonne.

Un certain nombre de définitions de la directive n'ont pas été retenues dans l'avant-projet de décret:

percepteur de péages désigné : étant donné qu'en Wallonie 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 wallonne agit en tant que percepteur de péages), cette définition n'a pas été incluse dans l'avant-projet de décret. 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.

point de contact national : 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 de décret.

recherche automatisée : 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 de décret

En outre, cet avant-projet de décret contient également un certain nombre de définitions qui ne figurent pas dans la liste des définitions de la directive :

contrat de prestation de services : cette définition était basée sur le contrat que le redevable conclut avec le prestataire de services tel que prévu à l'article 5 § 4 du décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes.

contrat de SET : 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.

déclaration de secteur de SET : 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 .

directive SET : cette définition fait référence à la directive 2019/520.

organe de conciliation : 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.

procédure d'agrément : Voy. ci-dessus la définition du terme « agrément ».

règlement délégué 2020/203 : 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 ;

règlement d'exécution 2020/204 : 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 de décret.

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 wallonne 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 de décret ne s'applique pas aux redevances de stationnement, comme le prévoit l'article 1er, paragraphe 3, de la directive 2019/520.

CHAPITRE 3. TECHNOLOGIES UTILISÉES

Article 5

Cet article transpose l'article 3, paragraphe 1er, 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 1er, 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 wallon, 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 wallonne, 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 de décret.

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 4. DROITS DE L'UTILISATEUR DU SET

Article 7

Cet article transpose l'article 10, paragraphe
1er, 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 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 5. ENREGISTREMENT DU PRESTATAIRE DU SET ET REGISTRE DU SET

Article 10
Cet article transpose l'article 4 et l'article 21, paragraphe 1er, dernier alinéa, de la directive 2019/520.

Cet article concerne l'enregistrement des prestataires du SET en Région wallonne.

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 wallon la compétence de désigner un organisme qui recevra et traitera les demandes d'enregistrement.

Ensuite de la remarque de l'Autorité de protection des données qu'à défaut de préciser ce que recouvre le concept de «**bonne réputation**» et les (catégories de) données à caractère personnel qui seraient traitées afin de l'évaluer, la vérification de cette condition consacrée dans l'article 10, alinéa 2, 5°, de l'avant-projet ne pourra pas fonder le traitement de données à caractère personnel, il est à noter que toutes les précisions nécessaires quant à cette exigence seront reprises dans la législation adoptée pour le système de télépéage dans le cadre duquel elle doit être remplie et les données (à caractère personnel) doivent éventuellement être collectées.

En outre, seule la bonne réputation de l'entité juridique qui se présente comme candidate est évaluée.

Les troisième et quatrième paragraphes concernent le contrôle annuel des prestataires du SET enregistrés dans le registre du SET, conformément aux dispositions du l'article 21, paragraphe 1er, 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 wallonne et l'organisme désigné par le Gouvernement wallon pour enregistrer les prestataires du SET ne peuvent être tenus responsables des actions des prestataires du SET figurant dans le registre du SET. Cette limitation de responsabilité découle de l'article 21, paragraphe 1er, dernier paragraphe, de la directive, étant entendu que, selon les règles de compétence applicables en Belgique, la Région wallonne est compétente pour son territoire et un organisme désignée par le Gouvernement wallon sera responsable de l'enregistrement des prestataires du SET.

Article 11
Cet article transpose l'article 21, paragraphes 1er, 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 1er, 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 1erin 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 6. 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 1er, 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 péages responsable d'un secteur de SET établisse et tienne 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 1er, 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 1er, de la directive 2019/52 ont également été inclues 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 1er, 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.

En plus des dispositions déterminées par la directive, cet avant-projet de décret 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 percepteur 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.

Le premier paragraphe énonce les exigences auxquelles doivent répondre les constituants d'interopérabilité tels que définis à l'article 3 du présent avant-projet de décret. 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 4 à 7, de la directive SET. Actuellement, cela vise notamment le règlement délégué 2020/203 du 28 novembre 2019 et le règlement d'exécution 2020/204 du 28 novembre 2019.

Le second paragraphe règle les limites qui peuvent être apportées à la mise sur le marché de constituants d'interopérabilité portant le marquage CE ou qui sont couverts par une déclaration CE de conformité aux spécifications ou une déclaration d'aptitude à l'emploi, ou les deux.

Le législateur régional est compétent pour fixer ces limites car :

- La disposition en cause ne porte pas de préjudice aux compétences fédérales (et ne saurait avoir qu'un effet tout en plus marginal) car elle n'établit et n'annule pas de normes de produit et ne va pas à l'encontre du cadre général fixé par le législateur fédéral en matière de protection des consommateurs. Cette disposition se limite, d'une part, à l'autorisation de l'utilisation des constituants d'interopérabilité portant le **marquage CE** ou qui sont couverts par **une déclaration CE** de conformité aux spécifications ou une déclaration d'aptitude à l'emploi, ou les deux, dans le cadre d'un système de télépéage tel qu'il est mis en place par la Région, d'autre part, à proscrire des vérifications superflues lors de la procédure de contrôle de la conformité.
- En outre, le législateur régional confie au gouvernement régional le soin de désigner un ou plusieurs organismes notifiés chargés d'effectuer ou de superviser la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications et l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité (article 20 de l'avant-projet d'ordonnance). Il est donc nécessaire que ce soit ce même législateur régional qui fixe les limites qui peuvent être apportées à la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité (art. 18, § 2, alinéa 1er, de l'avant-projet d'ordonnance) ainsi que les limites aux vérifications effectuées lors de l'examen de conformité des constituants d'interopérabilité (art. 18, § 2, alinéa 2, de l'avant-projet d'ordonnance), étant donné que c'est au niveau régional que sont désignés les organismes chargés de l'examen de conformité.
- Finalement, ce second paragraphe ne crée aucun régime différencié entre les régions étant donné qu'il se limite à la transposition d'une exigence imposée par la directive 2019/520, toutes les régions sont tenues d'instaurer une exigence identique.

Article 19
Cet article transpose l'article 16, paragraphes 1er 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 wallon a des raisons de penser que des constituants d'interopérabilité portant le marquage CE mis sur le marché et utilisés conformément à leur destination sont susceptibles de ne pas satisfaire aux exigences applicables, telles que prévues à l'article 16, paragraphes 1er et 3, de la directive 2019/520.

A cet égard référence est fait aux justifications déjà évoquées pour l'article 18.

Le quatrième paragraphe contient certaines règles relatives à la transparence qui sont applicables si le Gouvernement wallon 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 wallon 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 7. CONTRATS ENTRE LES PERCEPTEURS DE PÉAGES ET LES PRESTATAIRES DU SET

Article 21
Cet article transpose l'article 5, paragraphes 1er et 2, l'article 6, paragraphe 1er et l'article 6, paragraphe 3, 3ème 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 1er, 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 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 du décret 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 1er, 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 de décret, 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.

Article 22
Cet article transpose l'article 5, paragraphe 5, et l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2019/520.

Les premiers 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.

Il a été décidé de ne pas lister les catégories de données (à caractère personnel) qui doivent être mentionnées sur la liste en question dans cette règle générale. Les données pertinentes pourraient être différentes selon le système de télépéage dans le cadre duquel la liste doit être utilisée. Il est par conséquent avisé de fixer les catégories de données (à caractère personnel), ainsi que tous les autres éléments essentiels du traitement des données relatives au trafic, dans la législation spécifique concernant un système de télépéage déterminé.

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, 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 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 9. OBLIGATIONS SUPPLÉMENTAIRES DU PRESTATAIRE DU SET

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 1er, 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 et les percepteurs de péages en cas de (soupçon) 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 1er, de la directive 2019/520, que, lorsqu'il est engagé des poursuites en cas de non-paiement d'un péage routier, l'instance compétente pour engager ces poursuites (le percepteur de péage ou une autre instance désignée par le Gouvernement) 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

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.

Concernant les communications de données de trafic visées à l'article 33 dans le cadre de la mise en place de politiques publiques en matière de circulation et d'amélioration de gestion du trafic, il a été décidé de les préciser également dans la législation adoptée pour le système de télépéage dans

le cadre duquel ces données seront collectées. Cette législation précisera également les conditions particulières auxquelles la transmission des données en question sera soumise.

CHAPITRE 10. PROTECTION DES DONNEES

Articles 34

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 wallonne, 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.

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 spécifique qui 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).

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 péages 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.

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 de décret, y compris, par exemple, l'obligation de mettre en œuvre des mesures de sécurité appropriées (article 32 du RGPD).

L'article 34 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 de décret, sous réserve des possibilités octroyées par l'article 23 du RGPD.

CHAPITRE 11. MÉDIATION

Articles 35 et 36

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 35 habilite le Gouvernement wallon 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.

La responsabilité des traitements de données à caractère personnel, au sens de l'article 4, 7), du règlement général sur la protection des données, ainsi que tous les autres éléments essentiels du traitement des données seront déterminés dans la législation du système de télépéage bien déterminé dans le cadre duquel l'organe de conciliation doit intervenir.

L'article 36 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 12. DISPOSITIONS FINALES

Article 37

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 de décret.

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

Article 38

Dans cet article, la date d'entrée en vigueur du décret est fixée au

Annexes

- Tableaux de transposition