

## REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

## SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C – 2022/21086]

## 16 JUIN 2022. — Décret concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier (1)

Le Parlement wallon a adopté et Nous, Gouvernement wallon, sanctionnons ce qui suit :

CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — *Introductif*

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent décret transpose partiellement 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.

Les références, dans les dispositions décretales existantes, à la directive 2004/52/CE, abrogée par la directive 2019/520, doivent être interprétées comme des références à la directive 2019/520.

CHAPITRE 2. — *Dispositions générales*

**Art. 2.** Pour l'application du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :

1° l'agrément : la confirmation du perceuteur de péages au prestataire du SET qu'il remplit toutes les conditions pour proposer du 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 perceuteur de péages ;

3° le back-office : le système électronique central utilisé pour collecter, traiter et envoyer des informations dans le cadre d'un système de télépéage routier électronique ;

4° 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 ;

5° 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 ;

6° la déclaration de péage : une déclaration au perceuteur 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 perceuteur de péages ;

7° la déclaration de secteur de SET : la déclaration visée à l'article 6 de la directive SET, par laquelle un perceuteur de péages détermine les conditions générales énoncées à l'article 6, §§ 2 et 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 ;

8° 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 ou à l'étranger, ou

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

9° 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 ;

10° les données du contexte de péage : les informations, définies par le perceuteur 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 ;

11° l'État membre : un État membre de l'Espace économique européen ;

12° 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 ;

13° le contrat de SET : le contrat conclu par le prestataire du SET avec le perceuteur de péages afin de livrer des prestations de péage dans un secteur du SET ;

14° le non-paiement du péage routier : l'infraction consistant en le nonpaiement par le détenteur du véhicule du péage routier dû dans un État membre, comme prévu dans la réglementation pertinente de cet État membre ;

15° l'organe de conciliation : l'organe visé à l'article 34 destiné à faciliter la médiation entre les perceuteurs de péages et les prestataires du SET qui ont conclu des contrats de SET avec ces perceuteurs de péages ou sont en négociation avec ceux-ci en vue de conclure de tels contrats ;

16° 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 ;

17° 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 ;

18° le perceuteur de péages : l'entité publique ou privée qui perçoit le péage pour l'utilisation des véhicules dans un secteur du SET en Région wallonne ;

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

20° 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 ;

21° 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 ;

22° 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 ;

23° 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 ;

24° 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 (règlement général sur la protection des données) ;

25° 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 ;

26° 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) si nécessaire, 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'utilisateur ;

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

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

e) la gestion des relations de clientèle avec l'utilisateur, et

f) la mise en oeuvre et le respect des politiques en matière de sécurité et de protection de la vie privée applicables aux systèmes de péage routier ;

27° 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 ;

28° 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 ;

29° 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 ;

30° 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 ;

31° le véhicule : le véhicule à moteur ou ensemble de véhicules, destiné ou utilisé pour le transport par route de personnes ou de marchandises ;

32° véhicule utilitaire léger : un véhicule ayant un poids total en charge autorisé égal ou inférieur à 3,5 tonnes ;

33° véhicule utilitaire lourd : un véhicule ayant un poids total en charge autorisé supérieur à 3,5 tonnes.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup>, 8°, 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. 3.** Le présent décret s'applique aux secteurs du SET en Région wallonne.

Les articles 4 à 36 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 4 à 36 seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

Le décret ne s'applique pas aux redevances stationnement.

#### CHAPITRE 3. — *Les technologies utilisées*

**Art. 4.** 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 1<sup>er</sup> 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, § 3, de la directive SET, de déroger à 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. 5.** 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 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> 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 4, alinéa 1<sup>er</sup>, et qui sont utilisés dans le ou les secteurs du SET des États 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 4, alinéa 1<sup>er</sup>, 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 utilitaires 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. 6.** 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 25, 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. 7.** 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. 8.** 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. 9.** 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

6° jouit d'une bonne réputation.

L'organisme désigné conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup> vérifie au moins une fois par an que les prestataires du SET inscrits conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 20, alinéas 1<sup>er</sup> 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. 10.** L'organisme désigné conformément à l'article 9, alinéa 1<sup>er</sup>, 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 9, 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 1<sup>er</sup>, 1°, et leurs modifications, sont communiquées par le percepneur de péages responsable de ce secteur du SET.

L'organisme désigné conformément à l'article 9, alinéa 1<sup>er</sup>, prend des mesures pour garantir l'exactitude, l'actualité et l'exhaustivité du registre SET. Un percepneur 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 9, alinéa 1<sup>er</sup>.

Le registre est accessible au public par voie électronique.

À la fin de chaque année civile, l'organisme désigné conformément à l'article 9, alinéa 1<sup>er</sup>, communique par voie électronique le registre à la Commission européenne.

#### CHAPITRE 6. — *L'agrément et la procédure d'agrément*

**Art. 11.** Sans préjudice de 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. 12.** Les percepteurs de péages et les futurs percepteurs de péages établissent et tiennent à jour une déclaration de secteur de SET.

Tel que prévu à l'annexe II du Règlement d'exécution 2020/204, cette déclaration contient :

1° les conditions générales applicables aux prestataires du SET en ce qui concerne l'accès au secteur du SET du percepneur 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.

**Art. 13.** Un futur percepneur de péages qui est responsable de la mise en service d'un nouveau système de télépéage routier publiée 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 12, alinéa 2, 3°.

Un percepneur de péages qui est responsable d'un système de télépéage routier existant qui fait l'objet d'un changement en profondeur publiée 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 12, alinéa 2, 3°.

**Art. 14.** Le percepneur 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 percepneur 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. 15.** 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 1<sup>er</sup> 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 21.

**Art. 16.** En cas de dysfonctionnement du SET imputable au percepneur de péages, celui-ci fournit des services limités. Le percepneur de péages vérifie que les véhicules équipés des équipements embarqués visés à l'article 15 peuvent se déplacer en sécurité en subissant un retard minime et sans être soupçonné d'un défaut de paiement du péage routier.

**Art. 17.** 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 5.

Sans préjudice de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 18 :

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. 18.** Le Gouvernement peut, le cas échéant en coopération avec les gouvernements des autres Régions, limiter le domaine d'application ou interdire l'emploi 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 17.

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 1<sup>er</sup>, 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. 19.** 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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. 20.** 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 9, 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 1<sup>er</sup> et 2 ne s'appliquent pas aux secteurs pour lesquels le percepteur de péages responsable ne satisfait pas aux exigences de l'article 11, alinéa 1<sup>er</sup>, 2 ou 3.

Un percepteur de péages qui est responsable d'un secteur du SET en Belgique où la technologie visée à l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, 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. 21.** 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. 22.** Les prestataires du SET ont droit à une rémunération de la part du perceuteur 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 perceuteur de péages sur la base des coûts encourus par le perceuteur 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. 23.** 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. 24.** Les montants que perçoivent les perceuteurs de péages auprès des utilisateurs du SET n'excèdent pas le péage dû au perceuteur de péage.

L'alinéa 1<sup>er</sup> n'affecte pas la possibilité de restitutions ou réductions par les perceuteurs 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. 25.** Un perceuteur 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 perceuteur de péages. Le prestataire du SET répond à cette exigence.

Si un perceuteur de péages renonce à l'exigence énoncée à l'alinéa 1<sup>er</sup>, le contrat de SET entre le perceuteur 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. 26.** § 1<sup>er</sup>. Les prestataires du SET fournissent aux perceuteurs de péages du secteur du SET concerné :

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

2° les informations requises par les perceuteurs de péages pour vérifier le calcul du péage perçu par les prestataires du SET sur les véhicules des utilisateurs du SET.

§ 2. Les perceuteurs de péages dans les systèmes de péage par micro-ondes communiquent des déclarations de péage justifiées aux prestataires du SET pour les péages dus par leurs utilisateurs du SET.

**Art. 27.** Le perceuteur de péages peut exiger le paiement d'un prestataire du SET pour toute déclaration de péage justifiée et pour toute non-déclaration de péages justifiée, concernant un compte d'utilisateur du SET géré par le prestataire du SET.

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 perceuteur de péages, la classification du perceuteur de péages prévaut, à moins qu'une erreur ne puisse être établie.

#### CHAPITRE 9. — *Les obligations supplémentaires du prestataire du SET*

**Art. 28.** Un prestataire du SET qui est enregistré en Belgique annonce par voie électronique :

1° les secteurs du SET qu'il couvre ;

2° les modifications qui y sont apportées ;

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 1<sup>er</sup>, 3°, sont publiés pour la première fois dans un délai d'un mois à compter de l'enregistrement du prestataire du SET.

**Art. 29.** 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. 30.** Les prestataires du SET coopèrent avec les perceuteurs 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 ou le perceuteur de péages présume un non-paiement du péage routier, il ou 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 ou du perceuteur de péages.

Le perceuteur de péages ne divulgue pas les données visées à l'alinéa 2 à d'autres prestataires de services de péage. Si le perceuteur 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. 31.** 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 1<sup>er</sup> 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. 32.** 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. — Protection des données

**Art. 33.** 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 30, alinéa 2, 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. 34.** 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 22 ;

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. 35.** 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. 36.** 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 9 du présent décret.

**Art. 37.** Les articles 2 et 3, §§ 2, 3 et 4, de la loi du 21 décembre 2006 transposant la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté sont abrogés.

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

Namur, le 16 juin 2022.

Le Ministre-Président,  
E. DI RUPO

Le Vice-Président et Ministre de l'Économie, du Commerce extérieur, de la Recherche et de l'Innovation,  
du Numérique, de l'Aménagement du territoire, de l'Agriculture, de l'IFAPME et des Centres de compétences,  
W. BORSUS

Le Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures,  
Ph. HENRY

La Vice-Présidente et Ministre de l'Emploi, de la Formation, de la Santé, de l'Action sociale  
et de l'Économie sociale, de l'Égalité des chances et des Droits des femmes,  
Ch. MORREALE

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative,  
en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,  
V. DE BUE

Le Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville,  
Ch. COLLIGNON

Le Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives,  
A. DOLIMONT

La Ministre de l'Environnement, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité et du Bien-être animal,  
C. TELLIER

—  
Note

(1) *Session 2021-2022.*

Documents du Parlement wallon, 929 (2021-2022) N<sup>os</sup> 1 à 4.

Compte rendu intégral, séance plénière du 15 juin 2022.

Discussion.

Vote.

—  
ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C – 2022/21086]

**16. JUNI 2022 — Dekret über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme (1)**

Das Wallonische Parlament hat Folgendes angenommen, und Wir, Wallonische Regierung, sanktionieren es:

KAPITEL 1 – *Einleitung*

**Artikel 1** - Durch den vorliegenden Erlass wird die Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union teilweise umgesetzt.

Verweise in den bestehenden Dekretsbestimmungen auf die Richtlinie 2004/52/EG, die durch die Richtlinie 2019/520 aufgehoben wurde, sind als Verweise auf die Richtlinie 2019/520 zu verstehen.

KAPITEL 2 – *Allgemeines*

**Art. 2** - Zwecks der Anwendung des vorliegenden Dekrets und seiner Ausführungserlasse gelten folgende Definitionen:

1° die Zulassung: die Bestätigung des Mauterhebers gegenüber dem EETS-Anbieter, dass er alle Bedingungen erfüllt, um das EETS in einem EETS-Gebiet anbieten zu können;

2° die Gebrauchstauglichkeit: die Fähigkeit einer in das EETS integrierten Interoperabilitätskomponente, während des Betriebs in Verbindung mit dem System des Mauterhebers ein bestimmtes Leistungsniveau zu erreichen und aufrechtzuerhalten;

3° das Abwicklungssystem: das für die Erhebung, Verarbeitung und Übermittlung von Informationen im Rahmen eines elektronischen Mautsystems genutzte zentrale elektronische System;

4° die Interoperabilitätskomponente: etwaige Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in das EETS integriert sind oder integriert werden sollen und von denen die Interoperabilität des Dienstes direkt oder indirekt abhängt; hierbei kann es sich sowohl um materielle als auch um immaterielle Produkte wie Software handeln;

5° der Dienstleistungsvertrag: der Vertrag zwischen einem EETS-Nutzer oder einem Fahrzeughalter und einem Mautdiensteanbieter, der vor der Benutzung der Straße durch ein Fahrzeug in einem EETS-Gebiet abgeschlossen wird;

6° der Mautbuchungsnachweis: eine Meldung an den Mauterheber, in der die Anwesenheit eines Fahrzeugs in einem EETS-Gebiet in einem zwischen dem Mautdiensteanbieter und dem Mauterheber vereinbarten Format bestätigt wird;

7° die Vorgabe für das EETS-Gebiet: die Vorgabe gemäß Artikel 6 der EETS-Richtlinie, wonach ein Mauterheber die in Artikel 6 Paragraphen 2 und 9 der EETS-Richtlinie und in Anhang II der Durchführungsverordnung 2020/204 vom 28. November 2019 aufgeführten allgemeinen Bedingungen festlegt, die EETS-Anbieter erfüllen müssen, um Zugang zum jeweiligen EETS-Gebiet zu erhalten;

8° der Halter:

a) die natürliche oder juristische Person, auf deren Namen die Zulassungsnummer des Fahrzeugs oder, im Falle einer Kombination von Fahrzeugen, des Zugfahrzeugs bei der belgischen oder ausländischen öffentlichen Behörde, die für die Zulassung von Fahrzeugen in Belgien oder im Ausland zuständig ist, eingetragen ist, oder

b) in Ermangelung einer Zulassung, die Person, die faktisch über das Fahrzeug verfügt;

9° die EETS-Richtlinie: die Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Europäischen Union.

10° die Maut-Basisdaten: die Informationen, die von dem Mauterheber für ein in dessen Verantwortung liegendes EETS-Gebiet vorgegeben werden und die notwendig sind für die Berechnung der Maut für das Fahren eines bestimmten Fahrzeugs in diesem Gebiet und für die Durchführung der Mauttransaktion;

11° der Mitgliedstaat: ein Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraums;

12° das Bordgerät: sämtliche Hardware- und Softwarekomponenten, die als Teil des Mautdienstes verwendet werden und die zu diesem Zweck für die Erhebung, Speicherung und Verarbeitung sowie den Fernempfang oder die Fernübertragung von Daten in einem Fahrzeug eingebaut sind oder mitgeführt werden; dabei kann es sich um eigenständige oder in das Fahrzeug eingebaute Geräte handeln;



13° der EETS-Vertrag: der Vertrag, der vom EETS-Anbieter mit dem Mauterheber abgeschlossen wird, um Mautleistungen in einem EETS-Gebiet zu erbringen;

14° die Nichtzahlung der Maut: der Verstoß, der darin besteht, dass der Fahrzeughalter die in einem Mitgliedstaat fällige Maut, wie sie in den entsprechenden Vorschriften dieses Mitgliedstaats vorgesehen ist, nicht entrichtet;

15° die Vermittlungsstelle: das in Artikel 34 genannte Organ zur Vereinfachung der Vermittlung zwischen den Mauterhebern und den EETS-Anbietern, die EETS-Verträge mit den Mauterhebern abgeschlossen haben oder mit letzteren zwecks Abschluss solcher Verträge in Verhandlung stehen;

16° die Parameter für die Fahrzeugklassifizierung: Informationen zum Fahrzeug, anhand deren die Maut auf der Grundlage der Maut-Basisdaten berechnet wird;

17° die Maut: die Maut, die von dem EETS-Nutzer oder dem Fahrzeughalter für den Verkehr auf einer Straße, einem Straßennetz, einer Struktur wie einer Brücke, einem Tunnel oder einer Fähre, errichtet wird;

18° der Mauterheber: die öffentliche oder private Stelle, die für den Gebrauch von Fahrzeugen in einem EETS-Gebiet in der Wallonischen Region Maut erhält;

19° der Hauptdiensteanbieter: ein Mautdiensteanbieter mit besonderen Pflichten — etwa der Pflicht, mit allen interessierten Benutzern Dienstleistungsverträge abzuschließen — oder besonderen Rechten — etwa einer spezifischen Vergütung oder einem garantierten Vertrag mit langer Laufzeit —, die sich von den Rechten und Pflichten der anderen EETS-Anbieter unterscheiden;

20° der Mautdiensteanbieter: der EETS-Anbieter oder der Hauptdiensteanbieter, der Mautdienste für Kunden in einem oder mehreren EETS-Gebieten für eine oder mehrere Fahrzeugklassen anbietet;

21° der EETS-Anbieter: der in dem Mitgliedstaat, in dem er niedergelassen ist, registrierte Mautdiensteanbieter, der einem EETS-Nutzer auf der Grundlage eines separaten Dienstleistungsvertrags Zugang zum EETS gewährt und die Maut an den betreffenden Mauterheber weiterleitet und der zu diesem Zweck einen EETS-Vertrag mit einem Mauterheber abschließt;

22° die Delegierte Verordnung 2020/203: Delegierte Verordnung (EU) der Kommission vom 28. November 2019 über die Klassifizierung von Fahrzeugen, Pflichten der Nutzer des europäischen elektronischen Mautdienstes, Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten und Mindesteignungskriterien für benannte Stellen;

23° die Durchführungsverordnung 2020/204: die Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission vom 28. November 2019 über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen und Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2009/750/EG;

24° die Datenschutz-Grundverordnung: die Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung);

25° das Gebiet: das EETS-Gebiet, d.h. eine Straße, ein Straßennetz, eine Struktur wie Brücken, Tunnel oder Fähren, für deren Benutzung eine Maut über ein elektronisches Mautsystem erhalten wird;

26° der Mautdienst: der Dienst, der es EETS-Nutzern und Fahrzeughaltern ermöglicht, ein Fahrzeug in einem oder mehreren Gebieten mit einem einzigen Dienstleistungsvertrag und gegebenenfalls einem Bordgerät zu nutzen;

Dieser Dienst umfasst:

a) wenn erforderlich, die Bereitstellung angepasster Bordgeräte für Nutzer und die Aufrechterhaltung ihrer Funktionalität;

b) die Garantie, dass dem Mauterheber ausschließlich die von dem Nutzer zu entrichtende Maut ausgezahlt wird;

c) die Bereitstellung von Zahlungsmöglichkeiten für den Nutzer oder das Akzeptieren einer bestehenden Möglichkeit;

d) die Erhebung der Maut vom Nutzer;

e) die Verwaltung der Kundenbeziehungen mit dem Nutzer;

f) die Umsetzung und Einhaltung der Sicherheits- und Datenschutzbestimmungen für die Mautsysteme;

27° der EETS: der europäische elektronische Mautdienst, d.h. der über einen Dienstleistungsvertrag vereinbarte, von einem EETS-Anbieter in einem oder mehreren Gebieten für einen EETS-Nutzer bereitgestellte Mautdienst;

28° das elektronische Mautsystem: ein System zur Mauterhebung, in dem die Verpflichtung zur Entrichtung der Maut ausschließlich dadurch ausgelöst wird und damit verknüpft ist, dass durch Fernkommunikation mit dem Bordgerät im Fahrzeug oder automatische Kennzeichenerkennung automatisch festgestellt wird, dass sich das Fahrzeug oder Teile des Fahrzeugs an einem bestimmten Standort befinden;

29° grundlegend modifiziertes System: ein vorhandenes elektronisches Mautsystem, das so weitgehend modifiziert wurde oder wird, dass die EETS-Anbieter so umfassende Änderungen an den in Betrieb befindlichen Interoperabilitätskomponenten wie zum Beispiel eine Neuprogrammierung oder eine Anpassung der Schnittstellen ihrer betrieblichen Abwicklung vornehmen müssen, dass eine erneute Zulassung erforderlich ist;

30° der EETS-Nutzer: eine natürliche oder juristische Person, die einer Maut unterliegt und über einen Vertrag mit einem EETS-Anbieter verfügt, um Zugang zu erhalten;

31° das Fahrzeug: das Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, das bzw. die zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße vorgesehen ist oder verwendet wird;

32° leichtes Nutzfahrzeug: ein Fahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von höchstens 3,5 Tonnen;

33° schweres Nutzfahrzeug: ein Fahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen;

In Abweichung von den Bestimmungen in Absatz 1 Ziffer 8 Buchstaben a) und b) kann der Fahrzeughalter, wenn das Fahrzeug von seinem Eigentümer dauerhaft oder gewöhnlich einem Dritten durch Miete, Leasing oder einen anderen Vertrag zur Verfügung gestellt wurde, diesen Dritten im gegenseitigen Einvernehmen als Fahrzeughalter bestimmen. Der ursprüngliche Fahrzeughalter bleibt gesamtschuldnerisch für die ordnungsgemäße Erfüllung der Pflichten der vorerwähnten Drittperson verantwortlich.

**Art. 3** - Der vorliegende Erlass ist anwendbar auf die EETS-Gebiete in der Wallonischen Region.

Die Artikel 4 bis 36 sind nicht anwendbar auf:

1° die nicht elektronischen Mautsysteme;

2° kleine, rein lokale Mautsysteme, bei denen die Kosten für eine Anpassung an die Anforderungen der Artikel 4 bis 36 außer Verhältnis zum erzielten Nutzen stehen würden.

Das Dekret ist nicht anwendbar auf Parkgebühren.

#### KAPITEL 3 – *Verwendete Technologien*

**Art. 4** - Jedes neue elektronische Mautsystem, für das eine Bordgerät verwendet wird, setzt eine oder mehrere der folgenden Technologien zur Durchführung von elektronischen Mauttransaktionen ein:

- 1° die Satellitenortung;
- 2° die Mobilfunkkommunikation;
- 3° die 5,8-GHz-Mikrowellentechnik.

Bestehende elektronische Mautsysteme, die den Einbau oder die Verwendung eines Bordgerätes erfordern und die andere Technologien verwenden, entsprechen den in Absatz 1 genannten Anforderungen, im Falle eines erheblichen technologischen Fortschritts bei diesem elektronischen Mautsystem.

Um die technische Weiterentwicklung des EETS zu ermöglichen, kann die Regierung die in Artikel 22 Paragraph 3 der EETS-Richtlinie genannte Genehmigung der Europäischen Kommission einholen, von einer oder mehreren Bestimmungen des vorliegenden Dekrets abzuweichen, um Pilot-Mautsysteme zu testen, die neue Technologien oder neue Konzepte in einem begrenzten Teil der EETS-Gebiete integrieren. Die EETS-Anbieter sind nicht verpflichtet, sich an Pilot-Mautsystemen zu beteiligen.

**Art. 5** - Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 6 des vorliegenden Artikels stellen die EETS-Anbieter den EETS-Nutzern Bordgeräte zur Verfügung, die:

- 1° gebrauchstauglich sind;
- 2° interoperabel sind;

3° die Anforderungen des Königlichen Erlasses vom 25. März 2016 über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 2016 über die elektromagnetische Verträglichkeit erfüllen und in der Lage sind, mit elektronischen Mautsystemen zu kommunizieren, die die in Artikel 4 Absatz 1 genannten Technologien verwenden und in dem/den EETS-Gebiet(en) der Mitgliedstaaten eingesetzt werden, in denen der EETS-Anbieter Mautdienste anbietet.

Bordgeräte, die die Satellitenortungstechnologie nutzen und die nach Inkrafttreten des vorliegenden Dekrets in der Wallonischen Region auf den Markt gebracht werden, müssen mit den von Galileo und Egnos bereitgestellten Ortungsdiensten kompatibel sein.

Bordgeräte können eigene Hard- und Software verwenden oder Elemente anderer, im Fahrzeug befindlicher Hardware und Software nutzen oder beide kombinieren.

Für die Kommunikation mit anderen im Fahrzeug vorhandenen Hardwaresystemen können Bordgeräte andere als die in Artikel 4 Absatz 1 aufgeführten Technologien verwenden, sofern die Sicherheit, die Dienstqualität und der Schutz der Privatsphäre durch die Einhaltung der Datenschutzvorschriften gewährleistet sind.

Bordgeräte, die den Betrieb anderer Dienste als der Mauterhebung erleichtern, dürfen den Betrieb von Mautdiensten in einem EETS-Gebiet nicht beeinträchtigen.

Bis zum 31. Dezember 2027 können EETS-Anbieter auch Nutzern von leichten Nutzfahrzeugen Bordgeräte zur Verfügung stellen, die ausschließlich mit der 5,8-GHz-Mikrowellentechnik betrieben werden können, zur Verwendung in Gebieten, in denen der Einsatz von Satellitenortungs- oder Mobilfunktechnologien nicht erforderlich ist.

#### KAPITEL 4 - *Die Rechte des EETS-Nutzers*

**Art. 6** - Die EETS-Nutzer können sich über jeden EETS-Anbieter unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit, ihrem Wohnsitzmitgliedstaat oder dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, abonnieren.

Vor dem Abschluss eines Dienstleistungsvertrags mit einem EETS-Anbieter ist der Nutzer ordnungsgemäß über gültige Zahlungsmittel, über die Verarbeitung seiner personenbezogenen Daten gemäß der geltenden Rechtsvorschriften zum Schutz personenbezogener schriftlich zu informieren.

Der EETS wird seinen Nutzern als Dienst angeboten, der sich durch Einheit und Kontinuität kennzeichnet, was bedeutet,

1° dass während einer Fahrt kein weiteres menschliches Eingreifen im Fahrzeug mehr erforderlich ist, wenn die Parameter für die Fahrzeugklassifizierung, einschließlich der variablen Parameter, einmal gespeichert oder gemeldet wurden, oder beides, es sei denn, die Merkmale des Fahrzeugs ändern sich; und

2° dass die Interaktion des Nutzers mit einem bestimmten Bordgerät vom Gebiet unabhängig ist.

Im Rahmen des EETS interagieren EETS-Nutzer mit Mauterhebern nur in den folgenden Fällen:

- 1° beim Rechnungsstellungsprozess gemäß Artikel 25 und
- 2° bei den Kontrollprozessen.

Die Interaktionen zwischen EETS-Nutzern und EETS-Anbietern oder deren Bordgeräten können für jeden EETS-Anbieter spezifisch sein, ohne die Interoperabilität des EETS zu gefährden.

**Art. 7** - Werden zwei oder mehr Bordgeräte in einem Fahrzeug installiert oder mitgeführt, so ist der EETS-Nutzer dafür verantwortlich, die entsprechenden Bordgeräte für das konkrete Gebiet zu nutzen oder zu aktivieren.

**Art. 8** - Mit der Entrichtung der Mauten an seinen EETS-Anbieter, mit dem er einen Dienstleistungsvertrag abgeschlossen hat, wird angenommen, dass der EETS-Nutzer seine Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem zuständigen Mauterheber erfüllt hat.

#### KAPITEL 5 – *Die Registrierung des EETS-Anbieters und das EETS-Register*

**Art. 9** - Eine in der Wallonischen Region ansässige Einrichtung kann bei der von der Regierung zu diesem Zweck benannten Stelle – in Zusammenarbeit oder nicht mit den Regierungen der anderen Regionen – beantragen, als EETS-Anbieter im EETS-Register registriert zu werden.

Die Registrierung wird gewährt, wenn die Einrichtung:

- 1° gemäß der Norm EN ISO 9001 oder einer gleichwertigen Norm zertifiziert ist;

2° über die technische Ausrüstung und über die EG-Erklärung oder das EG-Zertifikat zur Bescheinigung der Konformität der Interoperabilitätskomponenten mit den Spezifikationen verfügt;

3° zur Bereitstellung elektronischer Mautdienste fähig ist oder über Kompetenzen in anderen relevanten Bereichen verfügt;

4° über eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit verfügt;

5° über einen globalen Risikomanagementplan verfügt, der mindestens alle zwei Jahre im Rahmen eines Audits geprüft wird; und

6° Gewähr für Zuverlässigkeit bietet.

Die gemäß Absatz 1 benannte Stelle überprüft mindestens einmal jährlich, ob die gemäß Absatz 1 eingetragenen EETS-Anbieter die in Absatz 2 Ziffern 1, 4, 5 und 6 genannten Anforderungen weiterhin erfüllen. Der EETS-Anbieter arbeitet bei dieser Überprüfung mit.

Die gemäß Absatz 1 benannte Stelle aktualisiert das EETS-Register auf der Grundlage der Ermittlung gemäß Absatz 3, die auch die Ergebnisse des Audits gemäß Absatz 2 Ziffer 5 enthält.

Wird festgestellt, dass ein EETS-Anbieter die in Absatz 2 genannten Anforderungen nicht mehr erfüllt, oder erfüllt der EETS-Anbieter die in Artikel 20 Absätze 1 und 2 genannten Anforderungen nicht mehr, so kann die benannte Stelle die Registrierung des EETS-Anbieters widerrufen.

Die Regierung und die von ihr benannte Stelle können nicht für die Handlungen der in ihrem Register eingetragenen EETS-Anbieter haftbar gemacht werden.

**Art. 10** - Die gemäß Artikel 9 Absatz 1 benannte Stelle führt ein elektronisches Register, das "EETS-Register", mit Einträgen zu:

1° den EETS-Gebieten in der Wallonischen Region, unter anderem mit Informationen zu

a) den jeweiligen Mauterhebern;

b) den verwendeten Mauttechnologien;

c) den Maut-Basisdaten;

d) der Vorgabe für das EETS-Gebiet und

e) den EETS-Anbietern, die EETS-Verträge mit den Mauterhebern der betroffenen EETS-Gebiete abgeschlossen haben;

2° den EETS-Anbietern, die er gemäß Artikel 9 registriert hat; und

3° den Einzelheiten der in Artikel 18 der EETS-Richtlinie genannten Anlaufstelle, einschließlich einer E-Mail-Adresse und einer Telefonnummer.

Die in Artikel 1 Ziffer 1 genannten Daten zu einem EETS-Gebiet und deren Änderungen werden vom für dieses EETS-Gebiet verantwortlichen Mauterheber mitgeteilt.

Die gemäß Artikel 9 Absatz 1 benannte Stelle ergreift Maßnahmen, um die Genauigkeit, Aktualität und die Vollständigkeit des EETS-Registers zu gewährleisten. Ein Mauterheber oder ein EETS-Anbieter, der nachvollziehbare Zweifel an der Vollständigkeit der im EETS-Register erfassten Daten hat, meldet der gemäß Artikel 9 Absatz 1 benannten Stelle diesen Zweifel und legt eine Begründung dar.

Das Register ist der Öffentlichkeit elektronisch zugänglich.

Zum Ende jedes Kalenderjahres übermittelt die gemäß Artikel 9 Absatz 1 benannte Stelle der Europäischen Kommission elektronisch das Register.

#### KAPITEL 6 – Die Zulassung und das Verfahren für die Zulassung

**Art. 11** - Unbeschadet des Absatzes 2 gewähren die Mauterheber auf diskriminierungsfreie Weise jedem EETS-Anbieter, der den EETS in einem oder mehreren in ihrer Verantwortung liegenden Gebieten anbieten möchte, eine Zulassung.

Die Zulassung wird gewährt insofern der EETS-Anbieter die allgemeinen Bedingungen und andere Verpflichtungen einhält, die in der Vorgabe für das EETS-Gebiet bezüglich des jeweiligen Gebiets genannt werden.

Die Mauterheber arbeiten diskriminierungsfrei mit den EETS-Anbietern oder Herstellern oder benannten Stellen zusammen, um die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten in ihren EETS-Gebieten zu bewerten.

**Art. 12** - Die Mauterheber und zukünftigen Mauterheber erstellen eine Vorgabe für ein EETS-Gebiet und aktualisieren diese.

Nach Anhang II der Durchführungsverordnung 2020/204, beinhaltet diese Vorgabe Angaben zu:

1° den allgemeinen Bedingungen für EETS-Anbieter im Hinblick auf den Zugang des Mauterhebers zum EETS-Gebiet;

2° den verfahrensbezogenen Bedingungen einschließlich geschäftlicher Rahmenbedingungen;

3° der detaillierten Planung des Verfahrens zur Bewertung oder Neubewertung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten einschließlich des Inhalts und des Formats der EG-Erklärung sowie die indikative Dauer des Zulassungsverfahrens bzw. der Erneuerung der Zulassung;

4° den anderen festgelegten Anforderungen.

**Art. 13** - Ein zukünftiger Mauterheber, der für die Inbetriebnahme eines neuen elektronischen Mautsystems verantwortlich ist, veröffentlicht die Vorgabe für ein EETS-Gebiet so rechtzeitig, dass interessierte EETS-Anbieter mindestens einen Monat vor dem Betriebsstart des neuen Systems zugelassen werden können, wobei die detaillierte Planung und die indikative Dauer gemäß Artikel 12 Absatz 2 Ziffer 3 zu berücksichtigen sind.

Ein Mauterheber, der für ein bestehendes elektronisches Mautsystem verantwortlich ist, das grundlegend geändert wird, veröffentlicht die aktualisierte Vorgabe für ein EETS-Gebiet so rechtzeitig, dass interessierte EETS-Anbieter spätestens einen Monat vor dem Betriebsstart des geänderten Systems zugelassen werden können und bereits zugelassene EETS-Anbieter ihre Interoperabilitätskomponenten an die neuen Anforderungen anpassen und spätestens einen Monat vor dem Betriebsstart des geänderten Systems eine Verlängerung der Zulassung erhalten können, unter Berücksichtigung der detaillierten Planung und der indikativen Dauer gemäß Artikel 12 Absatz 2 Ziffer 3.

**Art. 14** - Der Mauterheber richtet eine Testumgebung ein, die es EETS-Anbietern, Anbieterkandidaten oder deren Bevollmächtigten ermöglicht, die Eignung ihrer Bordgeräte für den Einsatz im Gebiet des Mauterhebers zu prüfen und eine Zertifizierung für die erfolgreichen Ergebnisse der betreffenden Tests zu erhalten.

Die Mauterheber können eine einzige Testumgebung für mehrere EETS-Gebiete einrichten.

Die Mauterheber können einem Bevollmächtigten gestatten, die Gebrauchstauglichkeit eines bestimmten Typs von Bordgeräten im Namen mehrerer EETS-Anbieter oder EETS-Anbieterkandidaten zu prüfen.

Die Mauterheber können von den Anbietern, Anbieterkandidaten oder deren Bevollmächtigten verlangen, die Kosten für die betreffenden Tests zu tragen.

**Art. 15** - Die Mauterheber lassen in ihren Gebieten alle betriebenen Bordgeräte von EETS-Anbietern zu, mit denen sie einen EETS-Vertrag abgeschlossen haben, wenn:

1° die Bordgeräte die Anforderungen des Königlichen Erlasses vom 25. März 2016 über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 2016 über die elektromagnetische Verträglichkeit erfüllen und gemäß dem in Anhang III des Durchführungserlasses 2020/204 festgelegten Verfahren zertifiziert wurden und

2° die Bordgeräte nicht auf einer Liste der für ungültig erklärten Bordgeräte im Sinne von Artikel 21 aufgeführt sind.

**Art. 16** - Ist eine Funktionsstörung des EETS dem Mauterheber zuzurechnen, so sorgt dieser für einen Mindestbetrieb. Der Mauterheber überprüft, ob die Fahrzeuge mit den in Artikel 15 genannten Bordgeräten sicher und mit geringer Verzögerung verkehren können, ohne verdächtig zu werden, eine Maut nicht entrichtet zu haben.

**Art. 17** - Die Interoperabilitätskomponenten eines Mautsystems entsprechen den folgenden kumulativen Anforderungen:

1° die in Anhang II der Delegierten Verordnung 2020/203 und in Anhang III der Durchführungsverordnung 2020/204 festgelegt wurden;

2° die in Artikel 5 genannt wurden.

Unbeschadet des Absatzes 1 des Artikels 18:

1° darf die Einführung von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im EETS, wenn diese die CE-Kennzeichnung oder eine Erklärung über die Konformität mit den Spezifikationen oder über die Gebrauchstauglichkeit oder beides tragen, nicht verboten, beschränkt oder verhindert werden;

2° dürfen keine Prüfungen verlangt werden, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Prüfung der Konformität mit den Spezifikationen oder der Gebrauchstauglichkeit oder beider erfolgt sind.

**Art. 18** - Die Regierung kann, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Regierungen der anderen Regionen, den Anwendungsbereich einschränken oder die Verwendung von Interoperabilitätskomponenten, die im Rahmen eines elektronischen Mautsystems verwendet werden, untersagen, auch wenn diese mit der CE-Kennzeichnung auf den Markt gebracht und bestimmungsgemäß verwendet werden, wenn die Gefahr besteht, dass sie die Interoperabilitätsanforderungen dieses elektronischen Mautsystems gemäß den Bestimmungen von Artikel 17 nicht erfüllen.

Die Regierung unterrichtet die Europäische Kommission unverzüglich über eine solche Entscheidung. Sie begründet ihre Entscheidung und gibt an, ob die Nichtkonformität das Ergebnis einer mangelhaften Anwendung der technischen Spezifikationen oder eines Mangels an technischen Spezifikationen ist.

Die Regierung verlangt vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten, sofern er eine Niederlassung in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union hat, dass er die Interoperabilitätskomponente gemäß den entsprechenden Bestimmungen wieder in Übereinstimmung mit den Spezifikationen bringt oder ihre Gebrauchstauglichkeit wiederherstellt oder beides, und setzt die Europäische Kommission und die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union hiervon in Kenntnis.

Die in Absatz 1 genannten Entscheidungen sowie die Entscheidungen des Mauterhebers über die Beurteilung der Konformität mit Spezifikationen oder der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten werden begründet. Sie werden dem betroffenen Hersteller, EETS-Anbieter oder deren Bevollmächtigten vom Mauterheber schnellstmöglich unter Angabe der verfügbaren Rechtsmittel und der Fristen für die Einlegung dieser Rechtsmittel mitgeteilt.

**Art. 19** - Die Regierung kann, in Zusammenarbeit oder nicht mit den Regierungen der anderen Regionen, eine oder mehrere Stellen bestimmen, die mit der Durchführung oder Überwachung des Verfahrens zur Bewertung der Konformität mit den Spezifikationen oder der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten gemäß Anhang III der Durchführungsverordnung 2020/204 beauftragt sind und die die Anforderungen von Anhang III der Delegierten Verordnung 2020/203 erfüllen.

Die Regierung teilt die Liste der auf der Grundlage von Absatz 1 benannten Stellen der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Angabe ihres Zuständigkeitsbereichs und ihrer zuvor von der Europäischen Kommission erhaltenen Identifikationsnummer mit.

Wenn eine Stelle die in Absatz 1 genannten Kriterien nicht mehr erfüllt, entzieht die Regierung dieser Stelle die Zulassung und setzt die Europäische Kommission und die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union davon in Kenntnis.

#### KAPITEL 7 – Verträge des Mauterhebers und des EETS-Anbieters

**Art. 20** - EETS-Anbieter, die zugelassen sind oder deren Zulassung verlängert wurde, schließen innerhalb von 24 Monaten nach Abschluss des ersten EETS-Vertrags für ein EETS-Gebiet im belgischen Hoheitsgebiet einen EETS-Vertrag mit den Mauterhebern für alle EETS-Gebiete im belgischen Hoheitsgebiet ab und halten diesen für alle EETS-Gebiete aufrecht.

EETS-Anbieter, die zugelassen sind oder deren Zulassung verlängert wurde, schließen innerhalb von 36 Monaten nach der Registrierung als EETS-Anbieter gemäß Artikel 9 einen EETS-Vertrag mit Mauterhebern für alle EETS-Gebiete im Hoheitsgebiet von mindestens vier Mitgliedstaaten der Europäischen Union ab und halten diesen aufrecht.

Ein EETS-Anbieter, der ein EETS-Gebiet aufgrund eines Verstoßes durch den Mauterheber gegen vorliegendes Dekret nicht weiter abdecken kann, stellt die Dienstleistung für den betreffenden Sektor schnellstmöglich wieder her, nachdem der Mauterheber die Nichteinhaltung korrigiert hat.

Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für Sektoren, in denen der verantwortliche Mauterheber die Anforderungen von Artikel 11 Absatz 1, 2 oder 3 nicht erfüllt.

Ein Mauterheber, der für ein EETS-Gebiet in Belgien verantwortlich ist, in dem die in Artikel 4 Absatz 1 genannte Technologie nicht angewendet wird oder der die technischen oder verfahrenstechnischen Anforderungen nicht erfüllt, konsultiert den EETS-Anbieter, der eine Zulassung anstrebt oder eine Verlängerung seiner Zulassung beantragt.

EETS-Anbietern darf nicht vorgeschrieben werden, bestimmte technische Lösungen oder Verfahren zu verwenden, die die Interoperabilität ihrer Interoperabilitätskomponenten mit elektronischen Mautsystemen in anderen EETS-Gebieten beeinträchtigen.

**Art. 21** - Jeder EETS-Anbieter führt eine Liste der für ungültig erklärten Bordgeräte, die mit seinen EETS-Verträgen und den EETS-Nutzern, mit denen er einen Dienstleistungsvertrag geschlossen hat, verknüpft sind.

In den Vorgaben für ein EETS-Gebiet und gegebenenfalls in den EETS-Verträgen wird Folgendes festgelegt:

- 1° die Anzahl der Elemente, die in der Liste der für ungültig erklärten Bordgeräte enthalten sind;
- 2° das Format der Liste; und
- 3° die Häufigkeit, mit der diese Liste aktualisiert wird.

Die Liste der für ungültig erklärten Bordgeräte wird gemäß den geltenden Rechtsvorschriften zum Schutz personenbezogener Daten aktualisiert.

Ein EETS-Anbieter, der einem Mauterheber eine Liste der für ungültig erklärten Bordgeräte übermittelt hat, kann nicht für die Zahlung von Mauten haftbar gemacht werden, die ab dem Zeitpunkt der Mitteilung aufgrund der Nutzung der für ungültig erklärten Bordgeräte fällig werden.

**Art. 22** - EETS-Anbieter haben Anspruch auf eine Vergütung durch den Mauterheber.

Die Vergütung der EETS-Anbieter wird nach einer transparenten, diskriminierungsfreien und für alle für ein bestimmtes Gebiet zugelassenen EETS-Anbieter identischen Methode berechnet.

In EETS-Gebieten mit einem Hauptdienstleister hat die in Absatz 2 genannte Methode denselben Aufbau wie die Methode zur Berechnung der Vergütung für vergleichbare Dienste, die vom Hauptdienstleister erbracht werden. Die Höhe der Vergütung der EETS-Anbieter kann sich von der Vergütung des Hauptdiensteanbieters unterscheiden, soweit das durch Folgendes gerechtfertigt ist:

1° die Kosten bestimmter Anforderungen und Verpflichtungen des Hauptdiensteanbieters, die nicht für die EETS-Anbieter gelten; und

2° die Notwendigkeit, von der Vergütung der EETS-Anbieter die festen Beträge/Gebühren abzuziehen, die der Mauterheber ausgehend von den Kosten ansetzt, die ihm für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung eines vorschriftsmäßigen EETS-Systems entstehen, das alle Elemente eines elektronischen Mautsystems umfasst, das speziell für die Integration der EETS-Anbieter in das System und das Funktionieren des EETS in seinem Sektor erforderlich ist, einschließlich der Kosten für die Zulassung, wenn diese Kosten nicht in der Maut enthalten sind.

**Art. 23** - Die Einrichtungen, die Mautdienste erbringen, führen Finanzbücher, in denen die Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit der Erbringung von Mautdiensten klar von den Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit anderen Tätigkeiten unterschieden werden.

Die Informationen über die Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Mautdienstes werden der einschlägigen Vermittlungs- oder Justizbehörde auf Anfrage mitgeteilt.

Quersubventionen zwischen den Tätigkeiten als Mautanbieter und anderen Tätigkeiten sind untersagt.

#### KAPITEL 8 – Die Erhebung der Mauten

**Art. 24** - Die Beträge, die die Mauterheber von den EETS-Nutzern erhalten, dürfen die dem Mauterheber geschuldete Maut nicht übersteigen.

Die Möglichkeit der Erstattung oder Ermäßigung durch die Mauterheber zur Förderung der Nutzung elektronischer Mauten bleibt von Absatz 1 unberührt. Erstattungen oder Ermäßigungen für EETS-Nutzer sind transparent, werden öffentlich angekündigt und allen EETS-Nutzern zu denselben Bedingungen angeboten.

**Art. 25** - Ein Mauterheber kann verlangen, dass der EETS-Anbieter dem EETS-Nutzer die Maut im Namen und auf Rechnung des Mauterhebers anlastet oder in Rechnung stellt. Der EETS-Anbieter kommt dieser Anforderung nach.

Verzichtet ein Mauterheber auf die in Absatz 1 genannte Anforderung, so ermöglicht der EETS-Vertrag zwischen dem Mauterheber und dem EETS-Anbieter, dass die für die Nutzung eines EETS-Gebiets fällige Mautrechnung direkt vom Mauterheber an den EETS-Nutzer gesendet wird.

**Art. 26** - § 1. Die EETS-Anbieter stellen den Mauterhebern des betreffenden EETS-Gebiets:

1° die Informationen, die die Mauterheber benötigen, um die Maut für die Fahrzeuge der EETS-Nutzer zu berechnen und in Rechnung zu stellen und

2° die Informationen, die die Mauterheber benötigen, um die Berechnung der von den EETS-Anbietern erhaltenen Maut für die Fahrzeuge der EETS-Nutzer zu überprüfen, zur Verfügung

§ 2. Die Mauterheber in Mikrowellen-Mautsystemen übermitteln den EETS-Anbietern für die von ihren EETS-Nutzern geschuldeten Mautgebühren nachweisliche Mautbuchungen.

**Art. 27** - Der Mauterheber ist berechtigt, von einem EETS-Anbieter die Zahlung für alle nachweislichen Mautbuchungen und alle nachweislich nichtübermittelten Mautbuchungen im Zusammenhang mit einem von dem EETS-Anbieter verwalteten EETS-Kundenkonto zu verlangen.

Weicht die Klassifizierung von Fahrzeugen, die der EETS-Anbieter zur Festlegung des anzuwendenden Mauttarifs verwendet, von der von einem Mauterheber ermittelten Fahrzeugklassifizierung ab, so ist die Klassifizierung des Mauterhebers maßgeblich, es sei denn, ein Irrtum kann nachgewiesen werden.

#### KAPITEL 9 – Zusätzliche Pflichten des EETS-Anbieters

**Art. 28** - Ein in Belgien registrierter EETS-Anbieter meldet auf elektronischem Wege:

1° die EETS-Gebiete, die er abdeckt;

2° die an ihnen vorgenommenen Änderungen;

3° die jährlich aktualisierten detaillierten Pläne zur Ausweitung der Dienstleistungen auf andere EETS-Gebiete.

Die in Absatz 1 Ziffer 3 genannten Pläne werden erstmals innerhalb eines Monats nach der Registrierung des EETS-Anbieters veröffentlicht.

**Art. 29** - Die EETS-Anbieter veröffentlichen auf elektronischem Wege die Vorgehensweise, die sie beim Abschluss von Dienstleistungsverträgen mit den EETS-Nutzern anwenden, einschließlich ihrer Vertragsbedingungen.

**Art. 30** - Die EETS-Anbieter arbeiten mit den Mauterhebern und der von der Regierung benannten Stelle zusammen, um mutmaßliche Zuwiderhandelnde gegen die Mautpflicht zu ermitteln.

Wenn die von der Regierung benannte Stelle oder der Mauterheber eine Nichtzahlung der Maut vermutet, kann er oder sie beim EETS-Anbieter Informationen über das an der Nichtzahlung der Maut beteiligte Fahrzeug sowie über den Halter und Eigentümer dieses Fahrzeugs anfordern. Der EETS-Anbieter stellt diese Informationen der von der Regierung benannten Stelle oder dem Mauterheber unverzüglich zur Verfügung.

Der Mauterheber gibt die in Absatz 2 genannten Daten nicht an andere Mautdiensteanbieter weiter. Gehören der Mauterheber und ein Mautdiensteanbieter zu ein und derselben Einrichtung, werden die Daten ausschließlich zur Identifizierung mutmaßlicher Zuwiderhandelnder verwendet. }

Beschließt der Mauterheber oder die von der Regierung benannte Stelle, bei Nichtzahlung der Maut Folgemaßnahmen zu ergreifen, so teilt dieser Mauterheber oder die benannte Stelle dies dem Eigentümer, dem Fahrzeughalter oder der anderweitig als mutmaßlicher Nichtzahler der Maut identifizierten Person nach Maßgabe des nationalen und regionalen Rechts unter Abgabe des rechtlichen Folgen mit.

**Art. 31** - Ein Mauterheber kann von einem EETS-Anbieter die folgenden Informationen anfordern, sofern der Mauterheber diese Informationen benötigt, um seinen Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden nachzukommen:

1° Daten zu allen Fahrzeugen, die von Eigentümern und Fahrzeughaltern gehalten werden oder sich in deren Besitz befinden, die einen Dienstleistungsvertrag mit dem EETS-Anbieter abgeschlossen haben, und die während eines bestimmten Zeitraums in dem EETS-Gebiet gefahren sind, für das der Mauterheber verantwortlich ist;

2° Daten zum Eigentümer oder Halter dieser Fahrzeuge.

Der EETS-Anbieter stellt die angeforderten Daten spätestens zwei Tage nach Eingang der Anfrage zur Verfügung.

Der Mauterheber gibt die in Absatz 1 genannten Informationen nicht an andere Mautdiensteanbieter weiter. Gehören der Mauterheber und ein Mautdiensteanbieter zu ein und derselben Einrichtung, werden die Daten nur zur Erfüllung der Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden verwendet.

**Art. 32** - Zur Durchführung der Verkehrspolitik und zur Verbesserung des Verkehrsmanagements in der Wallonischen Region übermitteln die Mautdiensteanbieter der von der Regierung bezeichneten Stelle auf erste Anfrage die Verkehrsdaten ihrer Kunden.

Diese Verkehrsdaten werden nicht zur Identifizierung der Kunden verwendet.

#### KAPITEL 10 – *Datenschutz*

**Art. 33** - Jede betroffene Person gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Datenschutz-Grundverordnung kann so schnell wie möglich Auskunft über die gespeicherten personenbezogenen Daten erhalten, die nach einer Mitteilungsanfrage im Falle einer mutmaßlichen Nichtzahlung der Maut gemäß Artikel 30 Absatz 2 übermittelt werden, einschließlich des Datums der Anfrage und der zuständigen Behörde der Region, auf deren Gebiet diese Nichtzahlung festgestellt wurde.

#### KAPITEL 11 – *Die Vermittlung*

**Art. 34** - Die Regierung, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Regierungen der anderen Regionen, bestimmt oder schafft eine Vermittlungsstelle, die die Vermittlung zwischen Mauterhebern und EETS-Anbietern, die mit diesen Mauterhebern EETS-Verträge abgeschlossen haben, darüber verhandeln oder keine Einigung erzielen können, ermöglicht.

Die Vermittlungsstelle:

1° prüft, ob die Vertragsbedingungen, die der Mauterheber gegenüber den EETS-Anbietern anwendet, diskriminierungsfrei sind;

2° überprüft, ob die EETS-Anbieter gemäß den in Artikel 22 niedergelegten Grundsätzen vergütet werden;

3° fordert alle relevanten Informationen von Mauterhebern, EETS-Anbietern oder Dritten an, die in der Wallonischen Region am EETS beteiligt sind;

4° tauscht mit den Vermittlungsstellen der anderen Mitgliedstaaten Informationen über deren Tätigkeiten, Leitlinien und Praktiken aus.

**Art. 35** - Ein Mauterheber oder EETS-Anbieter kann die Vermittlungsstelle bitten, bei Streitfällen im Zusammenhang mit seinen vertraglichen Beziehungen oder Verhandlungen zu intervenieren.

Die Vermittlungsstelle bestimmt innerhalb eines Monats nach Erhalt eines Antrags auf Tätigwerden, ob ihr alle für die Vermittlung erforderlichen Dokumente vorliegen.

Die Vermittlungsstelle gibt spätestens sechs Monate nach Erhalt des Antrags auf Tätigwerden eine Stellungnahme zu dem Streitfall ab.

#### KAPITEL 12 – *Schlussbestimmungen*

**Art. 36** - Die einem EETS-Anbieter vor Inkrafttreten des vorliegenden Dekrets in Übereinstimmung mit Artikel 3 der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten vor Inkrafttreten des vorliegenden Dekrets erteilte Registrierung gilt als Registrierung gemäß Artikel 9 des vorliegenden Dekrets.

**Art. 37** - Die Artikel 2 und 3 Paragraphen 2,3 und 4 des Gesetzes vom 21. Dezember 2006 zur Umsetzung der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft werden aufgehoben.

Wir verkünden das vorliegende Dekret und ordnen an, dass es im Belgischen Staatsblatt veröffentlicht wird.

Namur, den 16. Juni 2022

Der Ministerpräsident

E. DI RUPO

Der Vizepräsident und Minister für Wirtschaft, Außenhandel, Forschung und Innovation,  
digitale Technologien, Raumordnung, Landwirtschaft, das IFAPME und die Kompetenzzentren,  
W. BORSUS

Der Vizepräsident und Minister für Klima, Energie, Mobilität und Infrastrukturen,  
Ph. HENRY

Die Vizepräsidentin und Ministerin für Beschäftigung, Ausbildung, Gesundheit, soziale Maßnahmen  
und Sozialwirtschaft, Chancengleichheit und Rechte der Frauen,  
Ch. MORREALE

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung,  
beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit,  
V. DE BUE

Der Minister für Wohnungswesen, lokale Behörden und Städte,  
Ch. COLLIGNON

Der Minister für Haushalt, Finanzen, Flughäfen und Sportinfrastrukturen,  
A. DOLIMONT

Die Ministerin für Umwelt, Natur, Forstwesen, ländliche Angelegenheiten und Tierschutz  
C. TELLIER

—  
Fußnote

(1) *Sitzungsperiode 2021-2022.*

Dokumente des Wallonischen Parlaments, 929 (2021-2022) Nr. 1 bis 4.

Ausführliches Sitzungsprotokoll, Plenarsitzung vom 15. Juni 2022.

Diskussion.

Abstimmung.

—  
VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C – 2022/21086]

**16 JUNI 2022. — Decreet betreffende de interoperabiliteit  
van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer (1)**

Het Waals Parlement heeft aangenomen en Wij, Waalse Regering, bekrachtigen hetgeen volgt:

HOOFDSTUK 1. — *Inleidende*

**Artikel 1.** Bij dit decreet wordt Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie gedeeltelijk omgezet.

Verwijzingen in bestaande decretale bepalingen naar Richtlijn 2004/52/EG, ingetrokken bij Richtlijn 2019/520, gelden als verwijzingen naar Richtlijn 2019/520.

HOOFDSTUK 2. — *Algemene bepalingen*

**Art. 2.** Voor de toepassing van dit decreet en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

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

2° geschiktheid voor gebruik: het vermogen van een interoperabiliteitsonderdeel om een specifieke prestatie te verrichten en te blijven verrichten zolang het in gebruik is, waarbij een representatieve integratie in de EETS met betrekking tot het systeem van een tolheffer gewaarborgd moet zijn;

3° de backoffice: het centrale elektronische systeem dat in het kader van een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer wordt gebruikt om informatie te verzamelen, te verwerken en te verzenden;

4° het interoperabiliteitsonderdeel : een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van apparatuur die deel uitmaken of bestemd zijn om deel uit te maken van de EETS en waarvan de interoperabiliteit van deze dienst direct of indirect afhankelijk is, met inbegrip van zowel materiële als immateriële zaken zoals software;

5° dienstverleningsovereenkomst: de overeenkomst tussen een EETS-gebruiker of een houder van een voertuig en een toldienstaanbieder, die wordt gesloten vóór het gebruik van een weg door een voertuig in een EETS-gebied;

6° de tolmelding: een mededeling aan een tolheffer, in een vorm die is vastgesteld door de toldienstaanbieder en de tolheffer, waarmee de aanwezigheid van een voertuig in een EETS-gebied wordt bevestigd;

7° de EETS-gebiedsverklaring: de verklaring bedoeld in artikel 6 van de EETS-richtlijn, waarmee een tolheffer de in artikel 6, §§ 2 en 9, van de EETS-richtlijn en bijlage II van de uitvoeringsverordening 2020/204 van 28 november 2019 genoemde algemene voorwaarden bepaalt waaraan EETS-aanbieders voldoen om toegang te krijgen tot het betrokken EETS-gebied;

8° de houder van het voertuig:

a) de natuurlijke of rechtspersoon op wiens naam het inschrijvingsnummer van het voertuig of, in geval van een samenstel van voertuigen, van het trekkende voertuig is ingeschreven bij de Belgische of buitenlandse overheidsinstantie die bevoegd is voor de inschrijving van voertuigen in België of in het buitenland, of

b) bij gebreke van een inschrijving, de persoon die het voertuig daadwerkelijk tot zijn beschikking heeft;

9° de EETS-Richtlijn: de Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie gedeeltelijk

10 de tolcontextgegevens: de door de verantwoordelijke tolheffer vastgestelde informatie die noodzakelijk is om het tolgeld te bepalen dat voor een bepaald voertuig in een specifiek tolgebied moet worden betaald en om de toltransactie af te ronden;

11° de Lidstaat: een lidstaat van de Europese Economische Ruimte;

12° de boordapparatuur: alle aan boord van een voertuig geïnstalleerde of meegenomen hardware- en softwarecomponenten die worden gebruikt als onderdeel van de toldienst, teneinde gegevens te verzamelen, op te slaan, te verwerken en vanop afstand te ontvangen/verzenden, als een afzonderlijk toestel of geïntegreerd in het voertuig

13° de EETS-overeenkomst: de overeenkomst dat door de EETS-aanbieder wordt gesloten met de tolheffer voor het verlenen van toldiensten in een EETS-gebied;

14° de niet-betaling van tolheffing: het strafbare feit dat bestaat in het niet betalen door de houder van het voertuig van de in een Lid-Staat verschuldigde tolheffing, zoals voorzien in de desbetreffende regelgeving van die Lid-Staat;

15° de bemiddelende instantie: de in artikel 34 bedoelde instantie die tot doel heeft de bemiddeling te vergemakkelijken tussen de tolheffer en de EETS-aanbieders die EETS-overeenkomsten hebben gesloten met die tolheffers of met hen in onderhandeling zijn met het oog op het sluiten van dergelijke overeenkomsten;

16° voertuigclassificatieparameters: de voertuiginformatie voor het berekenen van het tolgeld op basis van de tolcontextgegevens ;

17° het tolgeld: de vergoeding die door de weggebruiker moet worden betaald om zich te mogen verplaatsen op een weg, een wegennet, een kunstwerk, zoals een brug of een tunnel, of een veerpont ;

18° de tolheffer: een publieke of private entiteit die tolgelden heft op het gebruik van voertuigen in een EETS-gebied in het Waalse Gewest ;

19° de hoofddienstaanbieder: een toldienstaanbieder met specifieke verplichtingen, zoals de verplichting om overeenkomsten te sluiten met alle belanghebbende gebruikers, of met specifieke rechten, zoals een specifieke vergoeding of een gegarandeerde langetermijnovereenkomst, die verschillen van de rechten en plichten van andere aanbieders van diensten;

20° de toldienstaanbieder: de EETS-aanbieder of de hoofddienstaanbieder die toldiensten verleent in een of meer EETS-gebieden voor een of meer voertuigcategoriën

21° de EETS-aanbieder: de toldienstaanbieder die is geregistreerd in de lidstaat waar hij is gevestigd, die op grond van een afzonderlijke dienstverleningsovereenkomst een EETS-gebruiker toegang verleent tot EETS en de tolgelden overdraagt aan de betrokken tolheffer, en die daartoe een EETS-overeenkomst sluit met een tolheffer;

22° de gedelegeerde Verordening 2020/203: 22° Gedelegeerde Verordening (EU) van de Commissie van 28 november 2019 betreffende de classificatie van voertuigen, verplichtingen van gebruikers van de Europese elektronische tolheffingsdienst, eisen voor interoperabiliteitsonderdelen en minimale geschiktheidscriteria voor aangemelde instanties ;

23° de Uitvoeringsverordening 2020/204 : de Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204 van de Commissie van 28 november 2019 inzake gedetailleerde verplichtingen van aanbieders van de Europese elektronische tolheffingsdienst, de minimuminhoud van de gebiedsverklaring van de Europese elektronische tolheffingsdienst, elektronische interfaces en eisen voor interoperabiliteitsonderdelen, en tot intrekking van Beschikking 2009/750/EG

24° de Algemene Verordening Gegevensbescherming : de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming);

25° het gebied : het EETS-gebied, hetzij een weg, een wegennet, een kunstwerk, zoals een brug of een tunnel, of een veerpont, waarvoor tolgeld wordt geïnd met gebruikmaking van een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer;

26° de toldienst: een dienst die EETS-gebruikers en houders van voertuigen in staat stelt gebruik te maken van een voertuig in een of meer gebieden onder één overeenkomst en indien nodig met één soort boordapparatuur;

Deze dienst omvat:

a) indien nodig, het verstrekken van op maat gemaakte boordapparatuur aan de gebruikers en het onderhouden van de functionaliteit ervan

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

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

d) het innen van tolgelden bij de gebruiker ;

e) het beheren van de klantenrelatie met de gebruiker, en

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

27° de EETS. De Europese elektronische tolheffingsdienst, hetzij de toldienst die door een EETS-aanbieder in het kader van een overeenkomst aan een EETS-gebruiker wordt verleend in een of meer gebieden



28° het elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer: een tolheffingssysteem waarbij de verplichting voor de gebruiker om tolgeld te betalen uitsluitend ontstaat door en gekoppeld is aan de automatische detectie van de aanwezigheid van het voertuig op een bepaalde locatie door middel van communicatie op afstand met boordapparatuur in het voertuig of automatische nummerplaatherkenning

29° ingrijpend gewijzigd systeem: een bestaand elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer dat een verandering heeft ondergaan of ondergaat waardoor EETS-aanbieders genoodzaakt zijn wijzigingen aan te brengen in de interoperabiliteitsonderdelen die zij gebruiken, zoals het herprogrammeren of het aanpassen van de interfaces van hun backoffice, en wel in die mate dat heraccreditatie nodig is;

30° de EETS-gebruiker": een natuurlijke persoon of rechtspersoon onderworpen aan de tolheffing die een contract heeft met een EETS-aanbieder om toegang te krijgen tot EETS ;

31° het voertuig: een motorvoertuig, of een samenstel van voertuigen, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het vervoer over de weg van passagiers of goederen;

32° licht voertuig: een voertuig met een maximaal toegestane massa van niet meer dan 3,5 ton ;

33° zwaar voertuig: een voertuig met een maximaal toegestane massa van meer dan 3,5

In afwijking van de bepalingen van het eerste lid, 8°, *a*) en *b*), kan de houder van het voertuig, indien het voertuig door zijn eigenaar permanent of gewoonlijk aan een derde ter beschikking is gesteld door middel van huur, leasing of een andere overeenkomst, deze derde aanwijzen als houder van het voertuig, onder voorbehoud van onderlinge overeenstemming. De oorspronkelijke houder van het voertuig blijft hoofdelijk aansprakelijk voor de goede nakoming van de verplichtingen van voornoemde derde.

**Art. 3.** Dit decreet is van toepassing op de EETS-gebieden in het Waalse Gewest.

De artikelen 4 tot en met 36 zijn niet van toepassing op :

1° het niet-elektronische tolheffingssysteem voor het wegverkeer;

2° kleinschalige, louter lokale tolheffingssysteem waarbij de kosten van naleving van de eisen van de artikelen 4 tot en met 36 niet in verhouding zouden staan tot de baten.

Het decreet is niet van toepassing op parkeertarieven.

#### HOOFDSTUK 3. — *De gebruikte technologieën*

**Art. 4.** Alle nieuwe elektronische tolheffingssysteem voor het wegverkeer waarvoor boordapparatuur moet worden geïnstalleerd of gebruikt, maken voor de afhandeling van elektronische tolheffingstransacties gebruik van een of meer van de volgende technologieën:

1° satellietplaatsbepaling;

2° de mobiele communicatie;

3° de 5,8 GHz microgolfttechnologie.

Bestaande elektronische tolheffingssysteem voor het wegverkeer waarvoor boordapparatuur moet worden geïnstalleerd of gebruikt en die andere technologieën gebruiken, moeten voldoen aan de vereisten van het eerste lid indien substantiële technologische verbeteringen worden uitgevoerd.

Om de technische evolutie van de Europese elektronische tolheffingsdienst mogelijk te maken, kan de Regering de Europese Commissie, als bedoeld in artikel 22, lid 3, van de EETS-Richtlijn, toestemming vragen om af te wijken van een of meer bepalingen van dit decreet, teneinde op een beperkt deel van de EETS-gebieden piloottolheffingssysteem te testen waarin nieuwe technologieën of nieuwe concepten zijn geïntegreerd. EETS-aanbieders zijn niet verplicht deel te nemen aan piloottolheffingssysteem.

**Art. 5.** Onverminderd het bepaalde in lid 6 van dit artikel stellen de EETS-aanbieders de EETS-gebruikers boordapparatuur ter beschikking die :

1° geschikt is voor gebruik ;

2° interoperabel is;

3° voldoet aan de eisen van het koninklijk besluit van 25 maart 2016 betreffende het op de markt aanbieden van radioapparatuur en het koninklijk besluit van 1 december 2016 betreffende de elektromagnetische compatibiliteit, en in staat is te communiceren met elektronische tolheffingssysteem die gebruikmaken van de technologieën bedoeld in artikel 4, eerste lid, en die worden gebruikt in het (de) EETS-gebied(en) van de lidstaten waar de EETS-aanbieder tolheffingsdiensten aanbiedt.

Boordapparatuur dat gebruikmaakt van satellietplaatsbepalingstechnologie en die in de handel is gebracht in het Waalse Gewest na de inwerkingtreding van dit decreet moet verenigbaar zijn met de plaatsbepalingsdiensten die worden verleend door Galileo en Egnos

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

Om met andere in het voertuig aanwezige hardwaresysteem te kunnen communiceren, mag de boordapparatuur gebruikmaken van andere dan de in artikel 4, lid 1 vermelde technologieën, op voorwaarde dat de veiligheid, de kwaliteit van de dienst en de privacy worden gewaarborgd.

EETS-boordapparatuur mag andere diensten dan tolheffing faciliteren, op voorwaarde dat de werking van die diensten niet de toediensten in enig EETS-gebied belemmert

Tot 31 december 2027, mogen EETS-aanbieders boordapparatuur dat alleen geschikt is voor gebruik met de 5,8 GHz microgolfttechnologie ter beschikking stellen van lichte bedrijfsvoertuiggebruiker, met het oog op het gebruik ervan in EETS-gebieden waar geen technologieën voor satellietplaatsbepaling of mobiele communicatie nodig zijn.

#### HOOFDSTUK 4. — *Rechten van de EETS-gebruiker*

**Art. 6.** EETS-gebruikers kunnen zich abonneren via om het even welke EETS-aanbieder, ongeacht hun nationaliteit, de lidstaat van verblijf of de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven.

Alvorens een dienstverleningsovereenkomst met een EETS-aanbieder te sluiten, wordt de gebruiker schriftelijk naar behoren geïnformeerd over de geldige betalingswijzen, de verwerking van zijn persoonsgegevens en dit overeenkomstig de vigerende wetgeving inzake de bescherming van dergelijke gegevens.

EETS wordt aan haar gebruikers aangeboden als een ononderbroken dienst. Dit betekent dat:

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

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

EETS-gebruikers hebben alleen in de volgende gevallen interactie met de tolheffers in het kader van de Europese elektronische tolheffingsdienst:

1° tijdens het facturatieproces overeenkomstig artikel 25, en

2° tijdens de controleprocessen.

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

**Art. 7.** Indien twee of meer soorten boordapparatuur worden geïnstalleerd of worden meegenomen aan boord van een voertuig, is het de verantwoordelijkheid van de EETS-gebruiker de relevante boordapparatuur voor een specifiek EETS-gebied te gebruiken of te activeren.

**Art. 8.** De betaling van tolgeld door de EETS-gebruiker aan zijn EETS-aanbieder met wie hij een dienstverleningsovereenkomst heeft gesloten, geldt als voldoening van de betalingsverplichtingen van de EETS-gebruiker ten aanzien van de betrokken tolheffer.

#### HOOFDSTUK 5. — *Aanbiedersregistratie en het EETS-register*

**Art. 9.** Een in het Waals Gewest gevestigde entiteit kan de daartoe door de regering aangewezen instantie, al dan niet in samenwerking met de regeringen van de andere gewesten, verzoeken om als EETS-aanbieder te worden ingeschreven in het EETS-register.

De registratie wordt verleend wanneer de entiteit kan aantonen dat zij:

1° in het bezit is van een EN ISO 9001-certificaat of gelijkwaardige erkenning;

2° over de nodige technische apparatuur beschikt en in het bezit is van de EG-verklaring of -certificaat van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen

3° bekwaam is om elektronische toldiensten te verstrekken of bekwaam is op andere relevante gebieden ;

4° over de nodige financiële draagkracht beschikken ;

5° een alomvattend risicobeheersplan handhaven dat minstens om de twee jaar aan een controle moet worden onderworpen, en

6° betrouwbaar zijn.

De overeenkomstig lid 1<sup>er</sup> aangewezen instantie controleert ten minste eenmaal per jaar of de overeenkomstig lid 1 geregistreerde EETS-aanbieders nog steeds voldoen aan de in lid 2, 1°, 4°, 5° en 6° bedoelde eisen. De EETS-aanbieder verleent zijn medewerking aan deze verificatie.

De overeenkomstig lid 1 aangewezen instantie werkt het EETS-register bij op basis van het in lid 3 bedoelde onderzoek, dat ook de conclusies van de in lid 2, 5°, bedoelde controle bevat.

Indien wordt vastgesteld dat een EETS-aanbieder niet langer voldoet aan de in lid 2 bedoelde eisen, of indien de EETS-aanbieder niet langer voldoet aan de in artikel 20, lid 1 en lid 2, genoemde eisen, kan de aangewezen instantie de registratie van de EETS-aanbieder intrekken.

De Regering en de door haar aangewezen instantie kunnen niet verantwoordelijk worden gesteld voor de handelingen van EETS-aanbieders die in haar register zijn ingeschreven.

**Art. 10.** De overeenkomstig artikel 9, lid 1, aangewezen instantie houdt een elektronisch register bij, het "SET-register", waarin het volgende wordt opgenomen

1° de EETS-gebieden in het Waals Gewest met informatie over :

a) de overeenkomstige tolheffers;

b) de gebruikte heffingstechnologieën;

c) gegevens over de tolheffingscontext ;

d) de SET-gebiedsverklaring, en

e) EETS-aanbieders met EETS-overeenkomsten met tolheffers van de betrokken EETS-gebieden

2° de EETS-aanbieders aan wie zij registratie heeft verleend overeenkomstig artikel 9, en

3° de contactgegevens van het in artikel 18 van de EETS-Richtlijn bedoelde contactbureau, met inbegrip van een e-mailadres voor contact en een telefoonnummer.

De gegevens betreffende een EETS-gebied bedoeld in lid 1, 1°, en de wijzigingen daarvan, worden meegedeeld door de tolheffer die verantwoordelijk is voor dit EETS-gebied.

De overeenkomstig artikel 9, lid 1, aangewezen instantie neemt maatregelen om de nauwkeurigheid, tijdigheid en volledigheid van het EETS-register te waarborgen. Een tolheffer of EETS-aanbieder die gereede twijfel heeft over de juistheid van de in het EETS-register opgenomen gegevens, meldt deze twijfel, met opgave van redenen, aan de overeenkomstig artikel 9, lid 1 aangewezen instantie.

Het register is elektronisch toegankelijk voor het publiek.

Aan het eind van elk kalenderjaar deelt de overeenkomstig artikel 9, lid 1, aangewezen instantie het register langs elektronische weg mee aan de Europese Commissie.

#### HOOFDSTUK 6 — *Accreditatie en de accreditatieprocedure*

**Art. 11.** Onverminderd lid 2 verlenen de tolheffers op niet-discriminerende wijze toestemming aan EETS-aanbieders die EETS willen aanbieden in een of meer gebieden waarvoor zij verantwoordelijk zijn.

De erkenning wordt verleend op voorwaarde dat de EETS-aanbieder voldoet aan de algemene voorwaarden en andere verplichtingen die zijn opgenomen in de EETS-gebiedsverklaring voor het betrokken gebied.

De tolheffers werken op niet-discriminerende wijze samen met EETS-aanbieders of fabrikanten of aangemelde instanties om de geschiktheid voor het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen in hun EETS-gebieden te beoordelen.

**Art. 12.** De tolheffers en de toekomstige tolheffers stellen een EETS-gebiedsverklaring op en werken deze bij.

Zoals bepaald in bijlage II bij Uitvoeringsverordening 2020/204, bevat deze verklaring :

1° de algemene voorwaarden die gelden voor EETS-aanbieders met betrekking tot de toegang tot het EETS-gebied door de tolheffer;

2° de procedurevoorwaarden, met inbegrip van de commerciële voorwaarden;

3° een gedetailleerde planning van de procedure voor de beoordeling of de herbeoordeling van de conformiteit met de specificaties en de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de inhoud en het formaat van de EG-verklaring en de indicatieve duur van de accreditatieprocedure of van de verlenging van de accreditatie;

4° andere vastgestelde eisen.

**Art. 13.** Een toekomstige tolheffer die verantwoordelijk is voor de inbedrijfstelling van een nieuw elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer, publiceert de EETS-gebiedsverklaring voldoende op voorhand om de accreditatie van de geïnteresseerde EETS-aanbieders mogelijk te maken, ten minste één maand voor de operationele start van het nieuwe systeem, rekening houdend met de gedetailleerde planning en de indicatieve duur, bedoeld in artikel 12, tweede lid, 3°.

De tolheffer die verantwoordelijk is voor een bestaand elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer dat ingrijpend wordt gewijzigd, maakt de bijgewerkte EETS-gebiedsverklaring lang genoeg van tevoren bekend om belangstellende EETS-aanbieders in staat te stellen uiterlijk een maand voor de operationele start van het gewijzigde systeem te worden erkend, en om reeds erkende EETS-aanbieders in staat te stellen hun interoperabiliteitsonderdelen aan te passen aan de nieuwe eisen en uiterlijk een maand voor de operationele start van het gewijzigde systeem een verlenging van de accreditatie te verkrijgen, rekening houdend met de gedetailleerde planning en de indicatieve duur bedoeld in artikel 12, tweede lid, 3°.

**Art. 14.** De tolheffer brengt een testomgeving tot stand waarin de EETS-aanbieders, de kandidaat-aanbieders of hun gemachtigden kunnen controleren of hun boordapparatuur geschikt is voor gebruik in het gebied van de tolheffer en certificering kunnen verkrijgen voor de succesvolle voltooiing van de tests.

De tolheffers kunnen één testomgeving voor meer dan een EETS-gebied tot stand brengen.

De tolheffers kunnen één gemachtigde toelaten de geschiktheid voor gebruik van één soort boordapparatuur te controleren namens meer dan een EETS-aanbieder of een kandidaat-aanbieder.

De tolheffers kunnen van EETS-aanbieders, kandidaat-aanbieders of hun gemachtigden verlangen dat zij de kosten van de tests dekken.

**Art. 15.** De tolheffers laten in hun EETS-gebieden alle operationele boordapparatuur toe die wordt gebruikt door EETS-aanbieders met wie zij een EETS-contract hebben gesloten op voorwaarde dat :

1° de apparatuur voldoet aan de vereisten van het koninklijk besluit van 25 maart 2016 betreffende het op de markt aanbieden van radioapparatuur en het koninklijk besluit van 1 december 2016 betreffende de elektromagnetische compatibiliteit gecertificeerd is overeenkomstig de in bijlage III van Uitvoeringsverordening 2020/204 omschreven procedure en

2° de apparatuur niet voorkomt op een lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur zoals bedoeld in artikel 21.

**Art. 16.** Bij een aan de tolheffer toerekenbare EETS-storing voorziet de tolheffer in een beperkte dienstverlening. De tolheffer controleert of de voertuigen die zijn uitgerust met de in artikel 15 bedoelde apparatuur zich veilig kunnen verplaatsen met zo min mogelijk oponthoud en zonder ervan te worden verdacht geen wegentol te hebben betaald.

**Art. 17.** De interoperabiliteitsonderdelen van een tolheffingssysteem stemmen overeen met de volgende cumulatieve eisen:

1° de eisen bepaald in bijlage II van Gedelegeerde Verordening 2020/203 en in bijlage III bij Uitvoeringsverordening 2020/204;

2° de eisen bedoeld in artikel 5.

Onverminderd het eerste lid van artikel 18:

1° mag het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen voor EETS-gebruik die voorzien zijn van de CE-markering of een verklaring van conformiteit met de specificaties of een verklaring van geschiktheid voor gebruik, of beide, niet verboden, beperkt of belemmerd worden;

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

**Art. 18.** De Regering kan, in voorkomend geval in samenwerking met de Regeringen van de andere Gewesten, het toepassingsgebied van interoperabiliteitsonderdelen voor EETS-gebruik beperken of het gebruik ervan verbieden zelfs indien deze met de CE-markering op de markt worden gebracht en overeenkomstig hun bestemming worden gebruikt, indien ze de naleving van de interoperabiliteitsvereisten in het gedrang dreigen te brengen overeenkomstig de bepalingen van artikel 17.

De Regering zal de Europese Commissie onverwijld van een dergelijke beslissing in kennis stellen. Zij motiveert haar beslissing en geeft aan of het gebrek aan overeenstemming het gevolg is van een onjuiste toepassing van de technische specificaties of van ontoereikende technische specificaties.

De in het eerste lid bedoelde beslissingen alsmede de beslissingen genomen door de tolheffer en betreffende de beoordeling van de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen worden met redenen omkleed. Zij worden zo spoedig mogelijk ter kennis gebracht van de betrokken fabrikant, EETS-aanbieder of hun gemachtigden, onder vermelding van de rechtsmiddelen die beschikbaar zijn en de voor de toepassing van deze rechtsmiddelen toegestane termijnen.

**Art. 19.** De Regering kan, al dan niet in samenwerking met de Regeringen van de andere Gewesten, één of meerdere instanties aanwijzen die belast zijn met de uitvoering van, of het toezicht op de procedure voor de beoordeling van de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen als bedoeld in bijlage III bij Uitvoeringsverordening 2020/204, die voldoen aan de eisen van bijlage III van Gedelegeerde Verordening 2020/203.

De Regering deelt de lijst van de op grond van het eerste lid aangewezen instanties aan de Europese Commissie en andere leden van de Europese Unie met vermelding van hun bevoegdheden en hun vooraf van de Europese Commissie verkregen respectievelijke identificatienummer.

Indien een instantie niet meer voldoet aan de criteria bedoeld in het eerste lid, trekt de Regering de erkenning van die instantie in. Hij brengt de Europese Commissie en de overige lidstaten van de Europese Unie onmiddellijk op de hoogte.

#### HOOFDSTUK 7. — *Overeenkomsten van de tolheffer en de EETS-aanbieder*

**Art. 20.** De EETS-aanbieders die erkend zijn of wier erkenning verlengd is, sluiten een EETS-overeenkomst met de tolheffers voor alle EETS-gebieden op het Belgische grondgebied binnen 24 maanden na het sluiten van de eerste EETS-overeenkomst voor een EETS-gebied op het Belgische grondgebied en handhaven deze overeenkomst voor al deze gebieden.

EETS-aanbieders die erkend zijn of wier erkenning is verlengd, sluiten binnen 36 maanden na hun registratie als EETS-aanbieder overeenkomstig artikel 9 een EETS-overeenkomst met tolheffers voor alle EETS-gebieden op het grondgebied van ten minste vier EU-lidstaten en handhaven deze overeenkomst.

Een EETS-aanbieder die een EETS-gebied niet kan blijven bestrijken omdat de tolheffer dit decreet niet naleeft, moet de volledige dienstverlening voor het betrokken gebied zo snel mogelijk herstellen nadat de niet-naleving oor de tolheffer is gecorrigeerd.

De leden 1 en 2 zijn niet van toepassing op gebieden waarvoor de verantwoordelijke tolheffer niet voldoet aan de eisen van artikel 11, lid 1, 2 of 3.

Een tolheffer die verantwoordelijk is voor een EETS-gebied in België waar de in artikel 4, lid 1 bedoelde technologie niet wordt toegepast of niet voldoet aan de technische of procedurele eisen, raadpleegt de EETS-aanbieder die erkend wenst te worden of die verlenging van zijn erkenning aanvraagt.

EETS-aanbieders mogen niet worden verplicht specifieke technische oplossingen of processen te gebruiken die de interoperabiliteit van hun interoperabiliteitsonderdelen met elektronische tolheffingsystemen voor het wegverkeer in andere EETS-gebieden belemmeren.

**Art. 21.** Elke EETS-aanbieder houdt een lijst bij van ongeldig verklaarde boordapparatuur die verband houdt met hun EETS-overeenkomsten en met de EETS-gebruikers met wie hij een dienstverleningscontract heeft gesloten.

In de EETS-gebiedsverklaringen en, in voorkomend geval, in de EETS-overeenkomsten wordt het volgende vermeld :

- 1° het aantal zaken dat is opgenomen in de lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur ;
- 2° het formaat van de lijst, en
- 3° de frequentie waarmee deze lijst wordt bijgewerkt.

De lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur wordt bijgehouden overeenkomstig de toepasselijke voorschriften inzake de bescherming van persoonsgegevens.

Een EETS-aanbieder die een lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur aan een tolheffer heeft toegezonden, is niet aansprakelijk voor de betaling van de tol die verschuldigd is uit hoofde van de kennisgeving die voortvloeit uit het gebruik van de ongeldig verklaarde boordapparatuur.

**Art. 22.** EETS-aanbieders hebben recht om door de tolheffer te worden vergoed.

De methode voor het berekenen van de vergoeding van de EETS-aanbieders is transparant, niet-discriminerend en identiek voor alle EETS-aanbieders die voor een bepaald EETS-gebied zijn geaccrediteerd.

In EETS-gebieden met een hoofddienstaanbieder heeft de methode voor het berekenen van de vergoeding van EETS-aanbieders dezelfde structuur als voor de vergoeding van vergelijkbare diensten die worden verleend door de hoofddienstaanbieder. Het bedrag van de vergoeding van EETS-aanbieders kan verschillen van dat van de vergoeding van de hoofddienstaanbieder, mits dit wordt gerechtvaardigd door:

1° de kosten in verband met specifieke eisen en verplichtingen die de hoofddienstaanbieder heeft en de EETS-aanbieders niet, en

2° de noodzaak om van de vergoeding van EETS-aanbieders de vaste kosten af te trekken die door de tolheffer worden opgelegd op grond van de kosten die de tolheffer maakt door in zijn tolgebied een EETS-conform systeem dat alle elementen van een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer omvat die specifiek noodzakelijk zijn voor de integratie van EETS-aanbieders in het systeem en de werking van EETS in zijn gebied beschikbaar te stellen, te bedienen en te onderhouden, met inbegrip van de accreditatiekosten, wanneer die kosten niet in het tolgeld zijn opgenomen.

**Art. 23.** Entiteiten die tolheffingsdiensten verlenen, voeren een financiële boekhouding waarin een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen kosten en opbrengsten met betrekking tot het verlenen van tolheffingsdiensten en kosten en opbrengsten met betrekking tot andere activiteiten.

Informatie over kosten en opbrengsten in verband met het verlenen van tolheffingsdiensten wordt op verzoek ter beschikking gesteld van de bevoegde bemiddelings- of rechterlijke instantie.

Kruissubsidiëring tussen de activiteiten die als EETS-aanbieder worden verricht en andere activiteiten is verboden.

#### HOOFDSTUK 8. — *De inning van tolgelden*

**Art. 24.** De door de tolheffer bij de EETS-gebruikers geïnde bedragen mogen niet hoger zijn dan de aan de tolheffer verschuldigde tol.

Lid 1 doet geen afbreuk aan de mogelijkheid van terugbetalingen of kortingen door de tolheffers om het gebruik van elektronische tolheffing aan te moedigen. Terugbetalingen of kortingen aan EETS-gebruikers moeten transparant zijn, openbaar worden gemaakt en onder dezelfde voorwaarden aan alle EETS-gebruikers worden aangeboden.

**Art. 25.** De tolheffer kan eisen dat de EETS-aanbieder de factuur voor de gebruiker uitschrijft in naam van en voor rekening van de tolheffer. De EETS-aanbieder voldoet aan die eis.

Indien een tolheffer afziet van de in lid 1 genoemde eiser, moet de EETS-overeenkomst tussen de tolheffer en de EETS-aanbieder voorzien in de mogelijkheid dat de EETS-aanbieder de voor het gebruik van een EETS-gebied verschuldigde tolfactuur rechtstreeks naar de EETS-gebruiker zendt.

**Art. 26.** § 1. EETS-aanbieders verstrekken de tolheffers van het betrokken gebied:

1° de informatie die de tolheffers nodig hebben voor het berekenen en heffen van tol op de voertuigen van EETS-gebruikers,

2° de informatie die de tolheffers nodig hebben om de berekening te kunnen verifiëren van de tol die door de EETS-aanbieders is geheven op de voertuigen van EETS-gebruikers.

§ 2. De tolheffers in tolheffingssystemen die werken op basis van microgolven, doen onderbouwde tolmeldingen toekomen aan de EETS-aanbieders met betrekking tot de verschuldigde tolgelden van hun respectieve EETS-gebruikers.

**Art. 27.** De tolheffer van een EETS-aanbieder kan eisen dat een EETS-aanbieder betaalt voor elke onderbouwde tolmelding en voor elke onderbouwde niet-tolmelding die betrekking heeft op een door die EETS-aanbieder beheerde EETS-gebruikersrekening.

Wanneer de voertuigclassificatie die door de EETS-aanbieder wordt gebruikt om het toepasselijke toltarief vast te stellen, verschilt van de classificatie die door een tolheffer is bepaald, prevaleert de classificatie van de tolheffer, tenzij een fout kan worden aangetoond.

#### HOOFDSTUK 9. — *Aanvullende verplichtingen van de EETS-aanbieder*

**Art. 28.** Een EETS-aanbieder die in België is geregistreerd, maakt de volgende elementen elektronisch bekend:

1° de EETS-gebieden die hij bestrijkt;

2° de daarin aangebrachte wijzigingen;

3° gedetailleerde plannen die jaarlijks worden bijgewerkt om de diensten uit te breiden tot andere ETS-gebieden.

De in lid 1, 3°, bedoelde plannen worden voor het eerst bekendgemaakt binnen een maand na de registratie van de EETS-aanbieder.

**Art. 29.** De EETS-aanbieders maken langs elektronische weg het beleid bekend dat zij toepassen wanneer zij dienstverleningscontracten sluiten met EETS-gebruikers, met inbegrip van de contractuele voorwaarden.

**Art. 30.** EETS-aanbieders werken samen met de tolheffers en de door de regering aangewezen instantie om vermoedelijke overtreders van de verplichting om wegentol te betalen, op te sporen.

Indien de door de regering of de tolheffer aangewezen instantie vermoedt dat het tolgeld niet is betaald, kan zij de EETS-aanbieder om informatie verzoeken over het voertuig dat betrokken is bij de niet-betaling van het tolgeld en over de houder en eigenaar van dat voertuig. De EETS-aanbieder stelt deze informatie onmiddellijk ter beschikking van de door de regering aangewezen instantie of van de tolheffer.

De tolheffer maakt de in lid 2 bedoelde gegevens niet bekend aan andere EETS-aanbieders. Indien de tolheffer en een EETS-aanbieder deel uitmaken van dezelfde entiteit, worden de gegevens alleen gebruikt om vermoedelijke overtreders te identificeren.

Indien de tolheffer of de door de Regering aangewezen instantie besluit tot vervolging wegens niet-betaling van wegentol, stelt de tolheffer of de aangewezen instantie de eigenaar, de houder van het voertuig of de anderszins geïdentificeerde persoon die ervan verdacht wordt de wegentol niet te hebben betaald, daarvan in kennis overeenkomstig het nationale en regionale recht en met vermelding van de juridische gevolgen.

**Art. 31.** Een tolheffer kan de volgende informatie opvragen bij een EETS-aanbieder als de tolheffer deze informatie nodig heeft om zijn verplichtingen tegenover de belastingautoriteiten na te komen:

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

2° gegevens met betrekking tot de eigenaars of houders van deze voertuigen.

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

De tolheffer maakt de in lid 1 bedoelde informatie niet bekend aan andere EETS-aanbieders. Indien de tolheffer en een EETS-aanbieder deel uitmaken van dezelfde entiteit, worden de gegevens alleen gebruikt om te voldoen aan verplichtingen tegenover de belastingautoriteiten.

**Art. 32.** Deze verkeersgegevens worden niet gebruikt om klanten te identificeren.

#### HOOFDSTUK 10. — *Gegevensbescherming*

**Art. 33.** Iedere betrokkene als bedoeld in artikel 4, 1), van de algemene verordening gegevensbescherming kan zo spoedig mogelijk informatie verkrijgen over de opgeslagen persoonsgegevens die worden doorgegeven na een verzoek om mededeling in geval van vermoedelijke niet-betaling van de in artikel 30, lid 2, bedoelde wegentol, met inbegrip van de datum van het verzoek en de bevoegde autoriteit van het Gewest op het grondgebied waarvan deze niet-betaling is vastgesteld.

#### HOOFDSTUK 11. — *Bemiddeling*

**Art. 34.** De Regering wijst, al dan niet in samenwerking met de Regeringen van de andere Gewesten, een bemiddelaar aan of richt een bemiddelaar op om de bemiddeling te vergemakkelijken tussen de tolheffers en de EETS-aanbieders die EETS-overeenkomsten hebben gesloten met de genoemde tolheffers, die hierover in onderhandeling zijn of die niet tot een akkoord kunnen komen.

Het bemiddelingsorgaan :

1° gaat na of de contractuele voorwaarden die de tolheffer toepast op EETS-aanbieders niet discriminerend zijn;

2° gaat na of de EETS-aanbieders worden bezoldigd overeenkomstig de beginselen van artikel 22;

3° vraagt alle relevante informatie op bij tolheffers, EETS-aanbieders en derde partijen die betrokken zijn bij de EETS in het Waalse Gewest;

4° wisselt informatie uit met de bemiddelingsorganen van andere lidstaten over hun activiteiten, richtsnoeren en praktijken.

**Art. 35.** Een tolheffer of een EETS-aanbieder kan het bemiddelingsorgaan verzoeken tussenbeide te komen in geschillen over hun contractuele betrekkingen of onderhandelingen.

Het bemiddelingsorgaan bepaalt binnen een maand na ontvangst van het verzoek om tussenkomst of het in het bezit is van alle voor de bemiddeling noodzakelijke documenten.

Het bemiddelingsorgaan brengt uiterlijk zes maanden na ontvangst van het verzoek om interventie een advies over het geschil uit.

#### HOOFDSTUK 12. — Slotbepalingen

**Art. 36.** De registratie die vóór de inwerkingtreding van dit decreet aan EETS-aanbieder is toegekend overeenkomstig artikel 3 van Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen, wordt beschouwd als een registratie overeenkomstig artikel 9 van dit decreet.

**Art. 37.** De artikelen 2 en 3, §§ 2, 3 en 4 van de wet van 21 december 2006 houdende omzetting van richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingsystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap worden opgeheven.

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

Namen, 16 juni 2022.

De Minister-President,  
E. DI RUPO

De Vice-Minister-President en Minister van Economie, Buitenlandse Handel, Onderzoek, Innovatie, Digitale Technologieën, Ruimtelijke Ordening, Landbouw, het "IFAPME", en de Vaardigheidscentra,  
W. BORSUS

De Vice-Minister-President en Minister van Klimaat, Energie, Infrastructuren en Mobiliteit,  
Ph. HENRY

De Vice-Minister-President en Minister van Werk, Vorming, Gezondheid, Sociale Actie, Sociale Economie, Gelijke Kansen en Vrouwenrechten,  
Ch. MORREALE

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging, belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,  
V. DE BUE

De Minister van Huisvesting, Plaatselijke Besturen, en Stedenbeleid,  
Ch. COLLIGNON

De Minister van Begroting en Financiën, Luchthavens en Sportinfrastructuren,  
A. DOLIMONT

De Minister van Leefmilieu, Natuur, Bossen, Landelijke Aangelegenheden en Dierenwelzijn,  
C. TELLIER

Nota

(1) *Zitting 2021-2022.*

Stukken van het Waals Parlement, 929 (2021-2022) Nrs. 1 tot 4.

Volledig verslag, plenaire zitting van 15 juni 2022.

Bespreking.

Stemming.

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST — REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

### GEMEENSCHAPPELIJKE GEMEENSCHAPSCOMMISSIE VAN BRUSSEL-HOOFDSTAD

[C – 2022/32835]

20 JULI 2022. — Ordonnantie houdende instemming met het Verdrag van de Raad van Europa inzake de toegang tot officiële documenten, opgemaakt in Tromsø op 18 juni 2009

De Verenigde Vergadering heeft aangenomen en Wij, Verenigd College, bekrachtigen hetgeen volgt:

**Artikel 1.** Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 135 van de Grondwet.

### COMMISSION COMMUNAUTAIRE COMMUNE DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2022/32835]

20 JUILLET 2022. — Ordonnance portant assentiment à la Convention du Conseil de l'Europe sur l'accès aux documents publics, faite à Tromsø le 18 juin 2009

L'Assemblée réunie a adopté et Nous, Collège réuni, sanctionnons ce qui suit :

**Article 1<sup>er</sup>.** La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 135 de la Constitution.