

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

20 octobre 2006

PROJET DE LOI

**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**

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	5
3. Avant-projet	9
4. Avis du Conseil d'État	11
5. Projet de loi	12

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

20 oktober 2006

WETSONTWERP

**houdende omzetting van richtlijn
2004/52/EG van het Europees Parlement
en de Raad van 29 april 2004 betreffende de
interopereerbaarheid van elektronische
tolheffingssysteem voor het wegverkeer
in de Gemeenschap**

INHOUD

1. Samenvatting	3
2. Memorie van toelichting	5
3. Voorontwerp	9
4. Advies van de Raad van State	11
5. Wetsontwerp	12

Le Gouvernement a déposé ce projet de loi le 20 octobre 2006.

Le «bon à tirer» a été reçu à la Chambre le 23 octobre 2006.

De Regering heeft dit wetsontwerp op 20 oktober 2006 ingediend.

De «goedkeuring tot drukken» werd op 23 oktober 2006 door de Kamer ontvangen.

cdH	: Centre démocrate Humaniste
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	: Front National
MR	: Mouvement Réformateur
N-VA	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
PS	: Parti socialiste
sp.a - spirit	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
Vlaams Belang	: Vlaams Belang
VLD	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 :	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Séance plénière
COM :	Réunion de commission
MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 :	Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN :	Plenum
COM :	Commissievergadering
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

RÉSUMÉ

Bien qu'elle ne soit, à ce jour, pas directement concernée, la Belgique se doit de transposer 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.

Cette directive concerne les systèmes de télépéage électronique, c'est-à-dire les systèmes pour lesquels il y a un prélèvement automatique des redevances routières sur les comptes bancaires ou les comptes de cartes de crédit ou de paiement grâce à un équipement embarqué à bord du véhicule.

Les systèmes de télépéage routier concernent tous les types de routes et tous les aménagements routiers tels que les ponts, tunnels, bacs, etc.

La transposition de la directive par les États membres conduira à la mise en place d'un service européen de télépéage. Ce service concerne uniquement le mode de perception des péages et est indépendant des décisions des États membres de percevoir un péage pour certains types de véhicules. Il ne concerne pas non plus le niveau de tarification appliqué et sa finalité.

Les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage doivent encore être prises par la Commission européenne.

Trois technologies sont retenues. Premièrement, la technologie des micro-ondes de 5,8GHz qui est la plus utilisée en Europe. Ensuite les technologies de localisation par satellite et de communications mobiles.

Ces deux dernières technologies offrent la possibilité de comptabiliser les kilomètres parcourus par type de route sans qu'il soit nécessaire d'investir dans des infrastructures de péage. Elles permettent également le développement de nouveaux services de sé-

SAMENVATTING

België, hoewel nog niet rechtstreeks erbij betrokken, moet Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffings-systemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap omzetten.

Deze richtlijn heeft betrekking op elektronische tolheffingssystemen, d.w.z. systemen waarbij tolgelden automatisch van bankrekeningen of credit worden afgeschreven met behulp van in het voertuig ingebouwde apparatuur.

Elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer gelden voor alle soorten wegen en alle weg-inrichtingen als bruggen, tunnels, veerponten, enz.

De omzetting van de richtlijn door de lidstaten zal leiden tot de invoering van een Europese elektronische tolheffingsdienst. Deze dienst heeft uitsluitend betrekking op de wijze waarop tolgelden worden geïnd en is niet van invloed op besluiten van de lidstaten om tol te heffen op bepaalde typen voertuigen. Hij is ook niet van invloed op de hoogte van de heffing of het doel daarvan.

De Europese Commissie moet de besluiten met betrekking tot de definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst nog nemen.

Drie technologieën zijn geselecteerd: ten eerste, de 5,8GHz microgolfttechnologie, die het meest wordt gebruikt in Europa; vervolgens, de technologie voor plaatsbepaling per satelliet en de mobielecommunicatietechnologie.

De laatste twee technologieën bieden de mogelijkheid om het aantal afgelegde kilometers per weg-categorie in rekening te brengen, zonder dat er in tol-infrastructuur geïnvesteerd hoeft te worden. Met deze diensten wordt het ook mogelijk om nieuwe

curité et d'information, tels que l'alerte automatique déclenchée par un véhicule accidenté, les informations en temps réel sur les conditions de circulation, le niveau du trafic ou le temps parcouru.

Ces trois technologies devront être utilisées pour tout nouveau système de télépéage mis en service à partir du 1^{er} janvier 2007.

Les opérateurs de service de télépéage devront mettre les équipements embarqués à la disposition de leurs clients. Il s'agira d'abord de véhicules de plus de 3,5 tonnes ou destinés au transport de plus de neuf passagers, conducteur compris. Dans un deuxième temps, tous les véhicules en circulation pourront bénéficier de cette technologie.

Le projet de texte garde intact le régime de la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel tel qu'il est organisé par la loi du 8 décembre 1992.

Le projet de loi prévoit que les caractéristiques essentielles auxquelles doivent répondre les systèmes et les équipements embarqués seront fixées par arrêté royal. Les modalités de contrôle de bon fonctionnement de ces systèmes et instruments devront également être déterminées.

veiligheids- en informatiediensten te ontwikkelen, zoals een automatisch afgaand alarm in een verongelukt voertuig, realtime-informatie over de verkeerssituatie, de verkeersintensiteit of rijtijden.

Deze drie technologieën moeten worden gebruikt in alle nieuwe elektronische tolheffingssystemen die vanaf 1 januari 2007 in dienst worden gesteld.

De exploitanten van de elektronische tolheffingsdienst moeten de ingebouwde apparatuur ter beschikking stellen van hun klanten. Het zal in een eerste fase gaan om voertuigen van meer dan 3,5 ton of bestemd voor het vervoer van meer dan negen passagiers, bestuurder inbegrepen. Daarna zal deze technologie beschikbaar zijn voor alle voertuigen in het verkeer.

De ontwerptekst laat het bij de wet van 8 december 1992 ingevoerde stelsel ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens intact.

Het wetsontwerp bepaalt dat bij koninklijk besluit zal worden vastgesteld aan welke hoofdkenmerken de systemen en de ingebouwde apparatuur moeten voldoen. Ook de modaliteiten van de controle op de goede werking van deze systemen en apparatuur moeten worden vastgesteld.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. GÉNÉRAL

Le présent projet de loi a pour but de transposer en droit belge 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.

1. But de la directive.

Cette directive vise un niveau suffisant d'interopérabilité entre les systèmes de télépéage électronique que les États membres installent sur leur territoire. De cette façon, l'on évite que le bon fonctionnement du marché interne et les objectifs de la politique de transport soient mis en danger par l'utilisation de techniques et de normes divergentes auxquelles sont confrontées les entreprises de transport dans les différents États membres.

Afin d'atteindre ce but, la directive impose que tous les systèmes de télépéage électronique qui seront utilisés pour la première fois à partir du 1^{er} janvier 2007 pourront exclusivement faire usage de la technologie de localisation par satellite, de la technologie de communications mobiles sur base de la norme GSM/GPRS et de la technologie des micro-ondes (5,8 GHz).

Un système de télépéage électronique doit assurer une interopérabilité sur les plans technique, contractuel et procédural. De la sorte, l'usager de la route aura accès à tous les systèmes européens de télépéage électronique sur la base d'un seul contrat avec un exploitant. Un appareil capable de communiquer avec les trois techniques susmentionnées est également mis à la disposition des usagers de la route. Les caractéristiques de ce service européen de télépéage électronique devaient être déterminées le 1^{er} juillet 2006 au plus tard par la Commission. Les États membres assistent la Commission dans le cadre du «Comité du télépéage» créé à cet effet. Si la date mentionnée s'avérait irréaliste, la Commission devait fixer un nouveau délai.

Le service européen de télépéage électronique n'influence d'aucune façon le processus décisionnel des États membres en matière d'introduction de télépéage électronique pour certains types de véhicules, ni l'importance ou le but de la redevance. Ce service concerne exclusivement la manière de percevoir.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. ALGEMEEN

Het voorliggende wetsontwerp beoogt richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap om te zetten in Belgisch recht.

1. Doel van de richtlijn.

Deze richtlijn beoogt een voldoende graad van interoperabiliteit tussen de elektronische tolsystemen die de lidstaten op hun grondgebied installeren. Op die wijze wordt vermeden dat de goede werking van de interne markt en de doelstellingen van het vervoerbeleid in gevaar komen door het gebruik van uiteenlopende technieken en normen waarmee vervoerondernemingen in de verschillende lidstaten geconfronteerd worden.

Daarom bepaalt de richtlijn dat alle elektronische tolheffingssystemen die vanaf 1 januari 2007 in gebruik worden genomen enkel nog gebruik mogen maken van lokalisatie technologie per satelliet, mobiele communicatietechnologie op basis van de GSM/GPRS-norm en microgolfttechnologie (5,8 GHz).

Een Europese elektronische tolheffingsdienst moet zorgen voor interoperabiliteit op technisch, contractueel en procedureel vlak. Zodoende zal de weggebruiker op basis van één enkel contract met een exploitant toegang hebben tot alle Europese tolheffingssystemen. Aan de weggebruikers wordt eveneens een apparaat ter beschikking gesteld dat in staat is verbinding te maken via de 3 hogergenoemde technieken. De kenmerken van deze Europese elektronische tolheffingsdienst hadden uiterlijk op 1 juli 2006 door de Commissie vastgelegd moeten worden. De lidstaten staan de Commissie bij in het kader van het daartoe opgerichte «Comité elektronische tolheffing». Indien de genoemde datum niet haalbaar bleek te zijn, dan moest de Commissie een nieuwe termijn vastleggen.

De Europese elektronische tolheffingsdienst heeft op geen enkele wijze invloed op de besluitvorming van de lidstaten inzake de invoering van tolheffing voor bepaalde types voertuigen, noch inzake de hoogte of het doel van de heffing. Deze dienst heeft uitsluitend betrekking op de wijze van inning.

2. Transposition de la directive.

Grâce au présent projet de loi, la transposition de la directive concernant l'interopérabilité sera effectuée par le biais d'un règlement légal uniforme pour tous les types de systèmes de télépéage électronique. L'État fédéral est, en tant que législateur, le plus indiqué dans ce domaine parce que le but communautaire précité d'un standard uniforme pour tous les types de systèmes de télépéage électronique ne peut être atteint au niveau belge que par un règlement fédéral. La circulation routière en général et le marché du transport routier en particulier dépassent en effet les frontières des Régions. Sans règlement fédéral, il existerait un danger de fragmentation du marché par l'apparition de différentes méthodes divergentes de perception électronique de redevances de péage. En conséquence, des obstacles pourraient aussi surgir vis-à-vis des flux de trafic libres et d'échange de marchandises au sein de la Belgique, ce qui serait défavorable pour l'économie belge dans son ensemble. En outre, il est également dans l'intérêt de chacun qu'il existe un cadre juridique uniforme sur le plan des redevances de péage électronique.

Le présent projet de loi ne touchera d'aucune manière la compétence de décision des Régions en matière d'introduction d'une redevance de péage, ni la fixation de l'importance de la redevance et son but. Le projet de loi concerne exclusivement la manière de percevoir ces redevances.

Enfin, le présent projet de loi n'a pas d'incidence pratique directe sur les résidents belges, ni sur l'économie belge puisque les Régions n'ont jusqu'à présent pas encore introduit de système de télépéage électronique qui tombe dans le champ d'application de la directive.

II. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

L'article 2 détermine le champ d'application de la loi. D'une part, la loi est d'application sur tous les types de redevances de télépéage électronique, tant les redevances liées au temps que celles liées à la distance. D'autre part, elle est d'application pour toutes les infrastructures routières telles que décrites à l'article 1^{er}, § 1^{er} de la directive, à savoir pour l'ensemble des voies publiques communales, provinciales ou régionales, y compris pour les équipements leur appartenant tels que tunnels, ponts et bacs.

2. Omzetting van de richtlijn.

Met het voorliggende wetsontwerp zal de omzetting van de interoperabiliteitsrichtlijn via een eenvormige wettelijke regeling voor alle soorten elektronische tolheffingssystemen worden doorgevoerd. De Federale Overheid is in dit domein het meest aangewezen als wetgever omdat het vooropgestelde communautaire doel van een eenvormige standaard voor alle soorten elektronische tolheffingssystemen op Belgisch vlak alleen kan bereikt worden door een federale regeling. Het wegverkeer in het algemeen en de wegvervoermarkt in het bijzonder overstijgen immers de grenzen van de Gewesten. Zonder federale regeling zou het gevaar bestaan op marktfragmentering door het ontstaan van verschillende, uiteenlopende wijzen van elektronische inning van tolgelden. Daardoor zouden ook hinderpalen kunnen ontstaan voor de vrije verkeersstromen en de goederenuitwisseling binnen België, wat nadelig zou uitvallen voor de Belgische economie in zijn geheel. Bovendien is het ook in ieders belang dat er in België een eenvormig rechtskader bestaat op het vlak van elektronische tolheffing.

Het voorliggende wetsontwerp tast op geen enkele wijze de beslissingsbevoegdheid van de Gewesten aan inzake het invoeren van een tolheffing, noch inzake het bepalen van de hoogte van de heffing en het doel ervan. Het wetsontwerp heeft uitsluitend betrekking op de wijze waarop deze tolgelden worden geïnd.

Tenslotte heeft het voorliggende wetsontwerp geen onmiddellijke praktische uitwerking op de Belgische ingezetenen noch op de Belgische economie daar de Gewesten tot op heden nog geen enkel elektronisch tolheffingssysteem, dat onder het toepassingsveld van de richtlijn valt, hebben ingevoerd.

II. BESPREKING VAN DE ARTIKELEN

Artikel 2

Artikel 2 bepaalt het toepassingsgebied van de wet. Enerzijds is de wet van toepassing op alle types van elektronische tolheffing, zowel tijdgebonden als afstandgebonden heffingen. Anderzijds is ze van toepassing op alle weginfrastructuur zoals omschreven in artikel 1, § 1 van de richtlijn, met name alle gemeentelijke, provinciale en gewestelijke openbare wegen met inbegrip van de ertoe behorende voorzieningen zoals tunnels, bruggen en veerponten.

Dans le § 2, alinéa 2, les systèmes de télépéage pour lesquels la loi n'est pas d'application sont énumérés. La première exception est l'évidence même puisque la directive n'est d'application que sur les systèmes électroniques. Dans la deuxième exception, l'on vise les systèmes de télépéage électronique pour lequel l'enregistrement du véhicule ne se fait pas à l'aide d'un appareil intégré au véhicule mais d'une autre façon (par ex. enregistrement par une caméra). Dans la troisième exception, l'on vise les systèmes de télépéage qui sont prélevés sur de très courtes distances et qui n'ont, en outre, pas d'influence sur les flux de trafic continus; une adaptation aux dispositions de la présente loi ferait augmenter de façon disproportionnée les coûts par rapport aux recettes pour des systèmes de ce type.

Article 3, § 1^{er}

L'article 3, § 1^{er} détermine les trois technologies sur lesquelles chaque nouveau système de télépéage électronique doit être basé à partir du 1.1.2007. Cette disposition est, sans plus, d'application en Belgique puisqu'il n'y aura pas de système de télépéage électronique opérationnel sur le territoire belge avant la date mentionnée.

Article 3, § 2

L'article 3, § 2 contient une partie essentielle de l'interopérabilité, à savoir la possibilité de communication de l'appareil intégré dans le véhicule avec tous les systèmes de télépéage électronique en utilisation sur le territoire belge et sur le territoire des autres États membres de l'Union européenne. Le calendrier imposé aux exploitants afin de satisfaire à cette exigence est le calendrier établi par l'article 2, § 2 de la directive.

Article 3, § 3

Sous les conditions fixées, l'article 3, § 3 laisse aussi la porte ouverte à d'autres possibilités pour l'utilisation de l'appareil intégré dans le véhicule, par exemple pour les services d'appel d'urgence ou une connexion avec le tachygraphe numérique.

Article 3, § 4

L'article 3, § 4 impose le calendrier selon lequel les exploitants doivent proposer le service européen de télépéage électronique. Ce calendrier dépend de la pé-

In § 2, tweede lid worden de tolheffingssystemen opgesomd waarop de wet niet van toepassing is. De eerste uitzondering is de evidentie zelf daar de richtlijn alleen op elektronische systemen van toepassing is. De tweede uitzondering betreft elektronische tolheffingssystemen waarbij de registratie van de voertuigen niet gebeurt met een in het voertuig ingebouwd apparaat maar op een andere wijze (bv. registratie door middel van een camera). De derde uitzondering zijn de tolheffingssystemen die over heel beperkte afstanden worden geheven en bovendien geen invloed hebben op de doorgaande verkeersstromen: een aanpassing aan de bepalingen van deze wet zou de kosten voor dergelijke systemen onevenredig doen oplopen ten opzichte van de opbrengsten ervan.

Artikel 3, § 1

Artikel 3, § 1 bepaalt de 3 technologieën waarop elk nieuw elektronisch tolheffingssysteem vanaf 1.1.2007 moet gebaseerd zijn. Deze bepaling is zonder meer van toepassing in België daar er vóór de genoemde datum op Belgisch grondgebied geen dergelijk elektronisch tolheffingssysteem operationeel zal zijn.

Artikel 3, § 2

Artikel 3, § 2 bevat een wezenlijk onderdeel van de interoperabiliteit met name de mogelijkheid om met de in het voertuig ingebouwde apparatuur een verbinding te maken met alle op het grondgebied van België en de andere lidstaten van de Europese Unie in gebruik zijnde elektronische tolheffingssystemen. Het aan de exploitanten opgelegde tijdschema om aan deze vereiste te voldoen is het door artikel 2, § 2 van de richtlijn opgelegde tijdschema.

Artikel 3, § 3

Onder de gestelde voorwaarden laat artikel 3, § 3 ook andere mogelijkheden open voor het gebruik van het in het voertuig ingebouwde apparaat, bv. voor noodoproepdiensten of een verbinding met de digitale tachograaf.

Artikel 3, § 4

Artikel 3 § 4 legt het tijdschema op volgens hetwelke de exploitanten de Europese elektronische tolheffingsdienst moeten aanbieden. Dit tijdschema is afhankelijk

riode à laquelle la Commission prendra les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage électronique selon l'article 4, §§ 4 et 5 de la directive. Ceci devait se faire au plus tôt le 1^{er} juillet 2006.

Article 4

Avec l'introduction des systèmes européens de télépéage électronique, il est évidemment question du traitement des données personnelles. C'est pourquoi l'article 4 dispose que ce traitement doit être mené en tenant compte des lois du 8 décembre 1992 et du 13 juin 2005 qui ont respectivement transposé la directive 95/46/CE du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement de données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et la directive 2002/58/CE du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques.

Article 5

Cet article a pour but d'habiliter le Roi à édicter des normes techniques, normes qui sont par ailleurs préconisées par la directive à transposer. Ces spécifications techniques concernent aussi bien les systèmes que les instruments embarqués à bord des véhicules.

Le Roi peut également organiser le contrôle de conformité aux normes techniques des systèmes et instruments mis sur le marché. Ce type d'activité pourra être délégué à des organismes de contrôle. Ces organismes prendre en compte les garanties de qualité nécessaires.

Le ministre de l'Economie,

Marc VERWILGHEN

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

van het tijdstip waarop de Commissie overeenkomstig artikel 4, §§ 4 en 5 van de richtlijn de besluiten heeft genomen met betrekking tot de definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst. Dit moest ten vroegste op 1 juli 2006 gebeuren.

Artikel 4

Bij de invoering van elektronische tolheffingssystemen is er uiteraard sprake van de verwerking van persoonsgegevens. Vandaar dat artikel 4 bepaalt dat deze verwerking moet te gebeuren met inachtnaam van de wetten van 8 december 1992 en 13 juni 2005. Deze wetten hebben respectievelijk uitvoering gegeven aan richtlijn 95/46/EG van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en richtlijn 2002/58/EG van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie.

Artikel 5

Dit artikel machtigt de Koning technische maatregelen uit te vaardigen. Deze maatregelen worden bovendien door de om te zetten richtlijn aanbevolen. Deze technische specificaties betreffen zowel de systemen als de in de voertuigen ingebouwde apparaten.

De Koning kan ook de controle van de overeenstemming met de technische maatregelen van de systemen en apparaten die op de markt worden gebracht organiseren. Dergelijke activiteit zal aan naar behoren gemachtigde controleorganismen kunnen worden overgedragen. Deze organismen zullen de nodige kwaliteitsgaranties in acht moeten nemen.

De minister van Economie,

Marc VERWILGHEN

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi 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

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

§ 1^{er}. La présente loi fixe les conditions auxquelles doit satisfaire tout système de télépéage routier visé au § 2 et installé sur le territoire belge pour assurer son interopérabilité avec les systèmes de télépéage installés sur le territoire des autres États membres de l'Union européenne.

§ 2. Sans préjudice des compétences des Régions en matière de tarification des infrastructures, de fiscalité, de travaux publics et de transport, la présente loi s'applique à la perception électronique de tous les types de péages, sur l'ensemble du réseau routier belge.

Par dérogation au § 2, alinéa 1^{er}, la présente loi ne s'applique pas:

- aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique;
- aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules;
- aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences de la présente loi seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

Art. 3

§ 1^{er}. Tout nouveau système de télépéage mis en service à partir du 1^{er} janvier 2007 utilise une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage:

- localisation par satellite;
- communications mobiles selon la norme GSM-GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060);
- micro-ondes de 5,8 GHz.

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende omzetting van richtlijn
2004/52/EG van het Europees Parlement
en de Raad van 29 april 2004 betreffende de
interopereerbaarheid van elektronische
tolheffingssystemen voor het wegverkeer
in de Gemeenschap

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

§ 1. Deze wet bepaalt de voorwaarden waaraan de in § 2 bedoelde en op Belgisch grondgebied geïnstalleerde elektronische tolheffingssystemen moeten voldoen om hun interoperabiliteit te garanderen met elektronische tolheffingssystemen die op het grondgebied van andere Lidstaten van de Europese Unie zijn geïnstalleerd.

§ 2. Onverminderd de bevoegdheid van de Gewesten inzake heffingen op de infrastructuur, inzake fiscaliteit, openbare werken en vervoer, is deze wet van toepassing op de elektronische inning van alle types van tolgelden op het gehele Belgische wegennet.

In afwijking van § 2, lid 1, is deze wet niet van toepassing op:

- tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor geen elektronische manier van innen bestaat;
- elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor geen uitrusting in voertuigen hoeft te worden ingebouwd;
- kleine, strikt lokale tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor de kosten voor de aanpassing aan deze wet niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst.

Art. 3

§ 1. Elk nieuw elektronisch tolheffingssysteem dat vanaf 1 januari 2007 in gebruik wordt genomen is voor de afhandeling van elektronische tolheffingstransacties gebaseerd op een of meer van de volgende technologieën:

- plaatsbepaling per satelliet;
- mobiele communicatie volgens de GSM-GPRS-norm (referentie GSM TS 03.60/23.060);
- 5,8 GHz microgolven.

§ 2. Les opérateurs mettent à la disposition des utilisateurs intéressés un équipement embarqué pouvant fonctionner avec tous les systèmes de télépéage en service dans les États membres de l'Union européenne recourant aux technologies visées au § 1^{er} et dans tous les types de véhicules, selon le calendrier établi au § 4. Cet équipement est au minimum interopérable et capable de communiquer avec tous les systèmes en fonction dans les États membres et recourant à une ou plusieurs des technologies énumérées au § 1^{er}.

§ 3. Sans préjudice du § 1^{er}, l'équipement embarqué peut également convenir à d'autres technologies, à condition que cela n'engendre pas de charge supplémentaire pour les usagers et que cela ne soit pas une source de discrimination entre eux. Au besoin, l'équipement embarqué peut aussi être relié au tachygraphe électronique du véhicule.

§ 4. Les opérateurs et les émetteurs de moyens de paiement proposeront le service européen de télépéage à leurs clients selon le calendrier suivant:

- pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes et pour les véhicules autorisés pour le transport de plus de neuf passagers (chauffeur + 8), au plus tard trois ans après qu'auront été prises par la Commission européenne les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage;
- pour tous les autres types de véhicules, au plus tard cinq ans après qu'auront été prises ces mêmes décisions.

Art. 4

Le traitement des données à caractère personnel nécessaires au fonctionnement du service européen de télépéage s'effectue en conformité avec les normes protégeant les libertés et les droits fondamentaux des personnes, y compris leur vie privée, et dans le respect des dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel et de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques.

Art. 5

§ 1^{er}. Le Roi peut arrêter les caractéristiques essentielles auxquelles doivent satisfaire les systèmes et instruments embarqués à bord des véhicules visés par la présente loi de même que les modalités sur base desquelles les opérateurs démontrent le bon fonctionnement des systèmes qu'ils installent et des instruments considérés.

§ 2. Dans ce cas, Il désigne le ou les services chargés de vérifier la conformité de ces systèmes et instruments aux caractéristiques arrêtées en vertu du § 1^{er}. Il peut en outre prévoir un système de délégation dont Il fixe les conditions d'exercice.

§ 2. De exploitanten stellen, volgens het in § 4 opgenomen tijdschema, aan geïnteresseerde gebruikers apparatuur ter beschikking die in het voertuig kan worden ingebouwd, die geschikt is voor alle in de lidstaten van de Europese Unie in gebruik zijnde elektronische tolheffingssystemen waarin de in § 1 genoemde technologieën worden aangewend en die geschikt is voor gebruik in alle types voertuigen. Deze apparatuur is op zijn minst interoperabel en in staat te communiceren met alle in de lidstaten in gebruik zijnde systemen die gebaseerd zijn op een of meer van de in § 1 genoemde technologieën.

§ 3. Onverminderd § 1 kan de ingebouwde apparatuur ook geschikt zijn voor andere technologieën, op voorwaarde dat zulks niet tot extra last voor de gebruikers leidt of discriminatie tussen hen tweeebrengt. Desnoods kan de ingebouwde apparatuur ook aan de elektronische tachograaf van het voertuig worden gekoppeld.

§ 4. De exploitanten en dienstverleners bieden de Europese elektronische tolheffingsdienst volgens onderstaand tijdschema aan hun klanten aan:

- voor alle voertuigen van meer dan 3,5 ton en voor alle voertuigen die meer dan negen personen (bestuurder + 8) mogen vervoeren, uiterlijk drie jaar nadat de Europese Commissie de besluiten tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst heeft genomen;
- voor alle andere voertuigtypes uiterlijk vijf jaar nadat deze besluiten genomen zijn.

Art. 4

De met het oog op het functioneren van de Europese elektronische tolheffingsdienst noodzakelijke verwerking van persoonsgegevens gebeurt in overeenstemming met de regels inzake de bescherming van de fundamentele rechten en vrijheden van personen, waaronder de persoonlijke levenssfeer en met naleving van de bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens en de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie.

Art. 5

§ 1. De Koning kan de essentiële kenmerken bepalen waaraan de door deze wet bedoelde systemen en de in de voertuigen ingebouwde apparatuur moeten voldoen evenals de wijze waarop de exploitanten de goede werking van de door hen geïnstalleerde systemen en aangeboden apparatuur aantonen.

§ 2. In dit geval, duidt Hij de dienst(en) aan, belast met het nazicht van de overeenstemming van deze systemen en apparatuur met de overeenkomstig § 1 vastgelegde kenmerken. Hij kan bovendien een systeem van delegatie voorzien, waarvan Hij de voorwaarden van uitoefening bepaalt.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 41.172/2/V

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 7 août 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi «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», a donné le 4 septembre 2006 l'avis suivant:

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle l'observation ci-après.

L'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles dispose:

«§ 4. Les Gouvernements seront associés: (...)

3° à l'élaboration des règles de police générale et à la réglementation relative aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport;».

Il revient à l'auteur de l'avant-projet de veiller au bon accomplissement de cette formalité préalable.

La chambre était composée de

Messieurs

Ph. HANSE, conseiller d'État,
président,

Ph. QUERTAINMONT,

Mesdames

M. BAGUET, conseillers d'État,
A.-C. VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

A.-C. VAN GEERSDAELE

Ph. HANSE

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 41.172/2/V

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede vakantie-kamer, op 7 augustus 2006 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende omzetting van richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap», heeft op 4 september het volgende advies gegeven:

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerking.

Artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen luidt als volgt:

«§ 4. De Regeringen worden betrokken bij: (...)

3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen.»

De steller van het voorontwerp moet ervoor zorgen dat dit voorafgaande vormvoorschrift naar behoren wordt vervuld.

De kamer was samengesteld uit

de Heren

Ph. HANSE, staatsraad,
voorzitter,

Ph. QUERTAINMONT,

Mevrouwen

M. BAGUET, staatsraden,
A.-C. VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van Mevr. St. GHELEN, staatsraad.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

A.-C. VAN GEERSDAELE

Ph. HANSE

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre de l'Economie et de Notre ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS:

Notre ministre de la Mobilité est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art.2

§ 1^{er}. La présente loi fixe les conditions auxquelles doit satisfaire tout système de télépéage routier visé au § 2 et installé sur le territoire belge pour assurer son interopérabilité avec les systèmes de télépéage installés sur le territoire des autres États membres de l'Union européenne.

§ 2. Sans préjudice des compétences des Régions en matière de tarification des infrastructures, de fiscalité, de travaux publics et de transport, la présente loi s'applique à la perception électronique de tous les types de péages, sur l'ensemble du réseau routier belge.

Par dérogation au § 2, alinéa 1^{er}, la présente loi ne s'applique pas:

- aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique;
- aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules;

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Economie en van Onze minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Mobiliteit is ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

§ 1. Deze wet bepaalt de voorwaarden waaraan de in § 2 bedoelde en op Belgisch grondgebied geïnstalleerde elektronische tolheffingssystemen moeten voldoen om hun interoperabiliteit te garanderen met elektronische tolheffingssystemen die op het grondgebied van andere Lidstaten van de Europese Unie zijn geïnstalleerd.

§ 2. Onverminderd de bevoegdheid van de Gewesten inzake heffingen op de infrastructuur, inzake fiscaliteit, openbare werken en vervoer, is deze wet van toepassing op de elektronische inning van alle types van tolgelden op het gehele Belgische wegennet.

In afwijking van § 2, lid 1, is deze wet niet van toepassing op:

- tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor geen elektronische manier van innen bestaat;
- elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor geen uitrusting in voertuigen hoeft te worden ingebouwd;

– aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences de la présente loi seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

Art. 3

§ 1^{er}. Tout nouveau système de télépéage mis en service à partir du 1^{er} janvier 2007 utilise une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage:

- localisation par satellite;
- communications mobiles selon la norme GSM-GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060);
- micro-ondes de 5,8 GHz.

§ 2. Les opérateurs mettent à la disposition des utilisateurs intéressés un équipement embarqué pouvant fonctionner avec tous les systèmes de télépéage en service dans les États membres de l'Union européenne recourant aux technologies visées au § 1^{er} et dans tous les types de véhicules, selon le calendrier établi au § 4. Cet équipement est au minimum interopérable et capable de communiquer avec tous les systèmes en fonction dans les États membres et recourant à une ou plusieurs des technologies énumérées au § 1^{er}.

§ 3. Sans préjudice du § 1^{er}, l'équipement embarqué peut également convenir à d'autres technologies, à condition que cela n'engendre pas de charge supplémentaire pour les usagers et que cela ne soit pas une source de discrimination entre eux. Au besoin, l'équipement embarqué peut aussi être relié au tachygraphe électronique du véhicule.

§ 4. Les opérateurs et les émetteurs de moyens de paiement proposeront le service européen de télépéage à leurs clients selon le calendrier suivant:

- pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes et pour les véhicules autorisés pour le transport de plus de neuf passagers (chauffeur + 8), au plus tard trois ans après qu'auront été prises par la Commission européenne les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage;

– kleine, strikt lokale tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor de kosten voor de aanpassing aan deze wet niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst.

Art. 3

§ 1. Elk nieuw elektronisch tolheffingssysteem dat vanaf 1 januari 2007 in gebruik wordt genomen is voor de afhandeling van elektronische tolheffingstransacties gebaseerd op een of meer van de volgende technologieën:

- plaatsbepaling per satelliet;
- mobiele communicatie volgens de GSM-GPRS-norm (referentie GSM TS 03.60/23.060);
- 5,8 GHz microgolven.

§ 2. De exploitanten stellen, volgens het in § 4 opgenomen tijdschema, aan geïnteresseerde gebruikers apparatuur ter beschikking die in het voertuig kan worden ingebouwd, die geschikt is voor alle in de lidstaten van de Europese Unie in gebruik zijnde elektronische tolheffingssystemen waarin de in § 1 genoemde technologieën worden aangewend en die geschikt is voor gebruik in alle types voertuigen. Deze apparatuur is op zijn minst interoperabel en in staat te communiceren met alle in de lidstaten in gebruik zijnde systemen die gebaseerd zijn op een of meer van de in § 1 genoemde technologieën.

§ 3. Onverminderd § 1 kan de ingebouwde apparatuur ook geschikt zijn voor andere technologieën, op voorwaarde dat zulks niet tot extra last voor de gebruikers leidt of discriminatie tussen hen teweegbrengt. Desnoods kan de ingebouwde apparatuur ook aan de elektronische tachograaf van het voertuig worden gekoppeld.

§ 4. De exploitanten en dienstverleners bieden de Europese elektronische tolheffingsdienst volgens onderstaand tijdschema aan hun klanten aan:

- voor alle voertuigen van meer dan 3,5 ton en voor alle voertuigen die meer dan negen personen (bestuurder + 8) mogen vervoeren, uiterlijk drie jaar nadat de Europese Commissie de besluiten tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst heeft genomen;

– pour tous les autres types de véhicules, au plus tard cinq ans après qu'auront été prises ces mêmes décisions.

Art. 4

Le traitement des données à caractère personnel nécessaires au fonctionnement du service européen de télépéage s'effectue en conformité avec les normes protégeant les libertés et les droits fondamentaux des personnes, y compris leur vie privée, et dans le respect des dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel et de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques.

Art. 5

§ 1^{er}. Le Roi peut arrêter les caractéristiques essentielles auxquelles doivent satisfaire les systèmes et instruments embarqués à bord des véhicules visés par la présente loi de même que les modalités sur base desquelles les opérateurs démontrent le bon fonctionnement des systèmes qu'ils installent et des instruments considérés.

§ 2. Dans ce cas, Il désigne le ou les services chargés de vérifier la conformité de ces systèmes et instruments aux caractéristiques arrêtées en vertu du § 1^{er}. Il peut en outre prévoir un système de délégation dont Il fixe les conditions d'exercice.

Donné à Bruxelles, le 19 octobre 2006

ALBERT

PAR LE ROI:

Le ministre de l'Economie,

Marc VERWILGHEN

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

– voor alle andere voertuigtypes uiterlijk vijf jaar nadat deze besluiten genomen zijn.

Art. 4

De met het oog op het functioneren van de Europese elektronische tolheffingsdienst noodzakelijke verwerking van persoonsgegevens gebeurt in overeenstemming met de regels inzake de bescherming van de fundamentele rechten en vrijheden van personen, waaronder de persoonlijke levenssfeer en met naleving van de bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens en de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie.

Art. 5

§ 1. De Koning kan de essentiële kenmerken bepalen waaraan de door deze wet bedoelde systemen en de in de voertuigen ingebouwde apparatuur moeten voldoen evenals de wijze waarop de exploitanten de goede werking van de door hen geïnstalleerde systemen en aangeboden apparatuur aantonen.

§ 2. In dit geval, duidt Hij de dienst(en) aan, belast met het nazicht van de overeenstemming van deze systemen en apparatuur met de overeenkomstig § 1 vastgelegde kenmerken. Hij kan bovendien een systeem van delegatie voorzien, waarvan Hij de voorwaarden van uitoefening bepaalt.

Gegeven te Brussel, 19 oktober 2006

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

De minister van Economie,

Marc VERWILGHEN

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT