

VOORONTWERP VAN DECREET OVER ELEKTRONISCHE TOLHEFFINGSSYSTEMEN VOOR HET WEGVERKEER

Samenvatting

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

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Inleiding

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

Het zet de richtlijn gedeeltelijk om omdat:

- een aantal initiatieven onder de bevoegdheid vallen van de federale staat en op dat niveau geregeld moeten worden (bijvoorbeeld de bepalingen betreffende de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over de niet-betaling van wegentol opgenomen in artikel 23 van de richtlijn 2019/520). Andere initiatieven vallen onder de bevoegdheid van de regering al dan niet in samenwerking met de regeringen van de andere gewesten (bijvoorbeeld de bepalingen betreffende het contactbureau opgenomen in artikel 18 van de richtlijn 2019/520);
- sommige bepalingen van de richtlijn uitvoeringsbepalingen opleggen die geen directe wijziging van regelgeving vereisen (bijvoorbeeld de bepalingen over de rapportering bepaald in artikel 26 van de richtlijn 2019/520).

B. De richtlijn 2004/52/EG

De richtlijn 2019/520 trekt de Europese richtlijn 2004/52/EG van 29 april 2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap aangenomen, in. Laatstgenoemde richtlijn trad in werking op 20 mei 2004.

Deze richtlijn vond haar oorzaak in de vaststelling dat binnen Europa een steeds toenemend aantal technologieën werd gebruikt voor elektronische tolheffing, en dat elk van de lidstaten verschillende specificaties voor hun elektronisch tolheffingssysteem oplegden. Aangezien elektronische tolheffingssystemen doorgaans vereisen dat speciale boordapparatuur in het voertuig van de tolplichtige weggebruiker wordt geïnstalleerd, dreigden deze weggebruikers in de toekomst te worden opgescheept met steeds meer incompatibele en dure elektronische kastjes in de bestuurderscabine. Zij zouden daarbij

vervolgens het risico lopen vergissingen te maken bij het gebruik daarvan, zoals het niet betalen van de tol zonder enig opzet. Een dergelijke wildgroei was op grond van financiële, veiligheids- en juridische overwegingen dan ook onaanvaardbaar.

Met de richtlijn 2004/52/EG trachtte de Europese wetgever een antwoord te bieden op deze kunstmatige belemmeringen voor de werking van de interne markt. De richtlijn 2004/52/EG omvatte het kader voor een Europese Elektronische Tolheffingsdienst (EETS) die complementair was aan bestaande (nationale) tolheffingsdiensten. Het algemene principe van EETS bestond erin dat een gebruiker, wanneer hij hiervoor zou kiezen, met slechts één overeenkomst met één enkele aanbieder van elektronische tolheffingsdiensten in alle tolgebieden in de Europese Unie die van elektronische tolheffing gebruikmaken, de verschuldigde tol zou kunnen voldoen. Om een dergelijk systeem te kunnen realiseren, werden vereisten inzake interoperabiliteit opgelegd en dit zowel op technisch, contractueel als procedureel vlak.

In 2009 werd door de Europese Commissie bij beschikking 2009/750/EG tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen verder bepaald hoe de door de richtlijn 2004/52/EG voorziene interoperabiliteit in de praktijk moet worden bereikt.

De richtlijn 2004/52/EG en de beschikking 2009/750/EG werden in het Belgisch recht deels omgezet door de federale wetgever bij de wet van 21 december 2006 houdende omzetting van de richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap, en deels door de regionale wetgevers bij de gewestelijke decreten en ordonnantie die strekten tot invoering van de kilometerheffing in de drie gewesten. Voor het Vlaamse Gewest gaat het meer bepaald om het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het Eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband.

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

C. Totstandkoming van de richtlijn 2019/520

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

1. de eisen die de EETS-wetgeving aan de EETS-aanbieders oplegde, zoals bijvoorbeeld de verplichting om hun diensten in alle lidstaten aan te bieden binnen 24 maanden na hun officiële registratie en de verplichting om de markt van lichte voertuigen te bedienen met dure satelliet gebaseerde boordapparatuur; en

2. de hinderpalen waarmee de EETS-aanbieders werden geconfronteerd wanneer zij zich op de markt wensten te begeven, waaronder te lange en veranderende aanvaardingsprocedures en specifieke technische kenmerken van lokale systemen.

Bovendien moesten de verplichtingen van tolheffers (die het tolsysteem beheren) en lidstaten ten aanzien van EETS-aanbieders worden verduidelijkt en gespecificeerd, zodat EETS-diensten zich parallel met nationale diensten kunnen ontwikkelen.

De richtlijn 2019/520 belet verder niet dat toldiensten worden verleend door nationale of lokale toldienstaanbieders.

In de praktijk rezen ook moeilijkheden om de betaling van tol door bestuurders van voertuigen die in een andere lidstaat zijn ingeschreven, af te dwingen. Een lidstaat die een overtreding had vastgesteld door middel van automatische handhavingstoestellen, kon de overtreder niet identificeren op basis van de nummerplaat indien dat voertuig in het buitenland was ingeschreven. Er bestond immers op EU-niveau geen rechtsgrondslag voor de uitwisseling van voertuigregistratiegegevens tussen lidstaten met het oog op de handhaving van tolregelingen.

Om aan elk van bovenstaande problemen tegemoet te komen, werd op 19 maart 2019 de richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie, aangenomen.

De richtlijn 2019/520 is uitgebreider dan de richtlijn 2004/52/EG. Zij neemt heel wat bepalingen over uit de bestaande richtlijn en de beschikking 2009/750/EG, die ze herschikt en waaraan zij een aantal nieuwe bepalingen en regelingen toevoegt. De richtlijn 2019/520 heeft nog steeds als voornaamste doel om op het hele Europese wegennet de interoperabiliteit van de elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer te waarborgen. Dit wenst zij te verwezenlijken door enkele basisvereisten op te leggen waaraan alle elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer dienen te voldoen, met dien verstande evenwel dat de richtlijn niet van toepassing is op kleine, strikt lokale tolheffingssystemen voor het wegverkeer waarvoor de kosten van de aanpassing aan de vereisten van de richtlijn niet in verhouding zouden staan tot de opbrengst.

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

- EETS-aanbieders dienen hun diensten niet langer aan te bieden op het hele grondgebied van de Europese Unie. Zij dienen daarentegen binnen een termijn van 24 maanden overeenkomsten te sluiten met de tolheffer(s) voor alle EETS-gebieden op het grondgebied van een lidstaat, en binnen de 36 maanden voor alle EETS-gebieden op het grondgebied van ten minste vier lidstaten. Zij zullen ook informatie moeten bekendmaken over de EETS-gebieden die zij bestrijken en over het beleid dat zij toepassen wanneer ze overeenkomsten sluiten met de heffingsplichtigen.
- Er wordt uitdrukkelijk voorzien in een recht op vergoeding voor de EETS-aanbieders vanwege de tolheffer. Daarbij moet rekening worden gehouden met de volgende principes:
 - o De methode om de vergoeding te bepalen moet transparant, niet-discriminerend en identiek zijn voor alle EETS-aanbieders die voor een bepaald EETS-gebied zijn geaccrediteerd. Ze moet in de EETS-gebiedsverklaring worden bekendgemaakt als onderdeel van de commerciële voorwaarden.

- De methode voor de berekening van de vergoeding moet dezelfde structuur hebben als voor de vergoeding die in het EETS-gebied wordt betaald voor vergelijkbare diensten die in voorkomend geval worden aangeboden door de hoofddienstaanbieder.
 - Er mag een onderscheid tussen het bedrag van de vergoeding van EETS-aanbieders en deze van de hoofddienstaanbieder worden gemaakt, wanneer dit wordt gerechtvaardigd door de kosten die verband houden met de specifieke eisen en verplichtingen die de hoofddienstaanbieder heeft en de EETS-aanbieders niet, en de noodzaak om van de vergoeding van EETS-aanbieders de vaste kosten af te trekken die door de tolheffer worden opgelegd op grond van de kosten die hij maakt door in zijn tolgebied een EETS-conform systeem beschikbaar te stellen, te bedienen en te onderhouden, met inbegrip van de accreditatiekosten, wanneer die niet in het tolgeld zijn opgenomen.
- Enkele bijkomende transparantieplichten werden toegevoegd, waaronder de volgende:
- alle restituties van of kortingen op tolgelden die door een lidstaat of een tolheffer worden aangeboden, moeten transparant zijn en publiek worden bekendgemaakt;
 - de EETS-gebiedsverklaringen en de aanpassingen ervan moeten tijdig genoeg bekendgemaakt worden om de geaccrediteerde EETS-aanbieders in staat te stellen om hun interoperabiliteitsonderdelen aan te passen aan de (nieuwe) vereisten en om hen uiterlijk een maand voor de operationele start van het (gewijzigde) systeem (opnieuw) te kunnen accrediteren;
 - de beslissingen van een lidstaat of een tolheffer met betrekking tot onder meer de beoordeling van de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen, moeten worden gemotiveerd. Ze moeten zo spoedig mogelijk ter kennis worden gebracht van de betrokken fabrikant en EETS-aanbieder of hun gemachtigden, met vermelding van de mogelijke rechtsmiddelen en de termijnen om deze in te stellen.
- Er wordt een procedure voorzien voor uitwisseling van informatie tussen lidstaten. Elke lidstaat moet een nationaal contactpunt aanduiden dat toegang heeft tot de nationale registratiegegevens met betrekking tot de voertuigen, en de eigenaars of houders ervan, zodat zij kunnen worden geïdentificeerd wanneer de wegentol niet wordt betaald. De uitwisseling van de in de richtlijn bedoelde informatie tussen lidstaten mag enkel tussen die nationale contactpunten plaatsvinden en geschiedt aan de hand van de softwaretoepassing Eucaris (Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem) en gewijzigde versies van die software.

D. Overzicht en structuur van de richtlijn 2019/520

De richtlijn 2019/520 is onderverdeeld in 9 hoofdstukken.

In het hoofdstuk I (artikelen 1 tot en met 3) worden het onderwerp en werkingssfeer toegelicht evenals de technologische oplossingen die voor de interoperabele tolsystemen moeten worden gebruikt.

Vervolgens worden in hoofdstuk II (artikelen 4 tot en met 10), de algemene beginselen van de EETS (de Europese Elektronische Tolheffingsdiensten) bepaald met de voorwaarden tot registratie van EETS-aanbieders (artikel 4), de rechten en plichten van respectievelijk de EETS-aanbieders, de tolheffers en de EETS-gebruikers (artikelen 5, 6 en 10), de vergoeding waarop de EETS-aanbieders recht hebben en de voorwaarden waaronder hiervan kan worden afgeweken ten behoeve van de gebeurlijke hoofddienstaanbieder (artikel 7). Verder worden de voorwaarden bepaald waaraan de tolgelden moeten voldoen (artikel 8) en de boekhouding van de EETS-aanbieders (artikel 9).

In hoofdstuk III worden de oprichting, de taken en procedure van de bemiddelende instantie geregeld die bemiddelt tussen de EETS-aanbieders en de tolheffers in geval van betwisting over de tussen hen overeen te komen contractvoorwaarden en de conformiteit van de vergoeding aan de voorwaarden van de richtlijn (artikelen 11 tot en met 12).

De technische bepalingen met betrekking tot onder meer de interoperabiliteitsonderdelen maken het voorwerp uit van Hoofdstuk IV (artikelen 13 tot en met 15).

In hoofdstuk V zijn clausules opgenomen (artikelen 16 en 17) met betrekking tot de vrijwaring en de beoordeling van conformiteit of geschiktheid voor gebruik die plaats moet vinden wanneer in de handel gebrachte en gebruikte interoperabiliteitsonderdelen voorzien van een CE-markering niet aan de daartoe gestelde vereisten zouden voldoen.

Hoofdstuk VI bevat een aantal administratieve bepalingen met betrekking tot de kennisgeving aan de Commissie en aan de andere lidstaten van de aangemelde instanties die belast zijn met de uitvoering van, of het toezicht op de procedure voor de beoordeling van de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen en die ook voorzien in de inrichting van een register voor de EETS-aanbieders (artikelen 18 tot en met 21).

Voor de experimentele tolsystemen zijn in hoofdstuk VII een aantal specifieke regels voorzien (artikel 22).

Tenslotte zijn in hoofdstuk VIII de (nieuwe) bepalingen opgenomen met betrekking tot de uitwisseling van informatie tussen lidstaten, de kennisgeving en procedure van niet-betaling van wegentol met geautomatiseerde zoekopdrachten en de gegevensbescherming (artikelen 23 tot en met 27). De gegevens-elementen die nodig zijn om de geautomatiseerde zoekopdrachten uit te voeren zijn opgenomen in bijlage I bij de richtlijn en het model van kennisgeving in bijlage II.

De structuur van richtlijn 2019/520 werd in dit voorontwerp van decreet niet geheel behouden. Er werd daarentegen voor geopteerd om de in de richtlijn verspreide bepalingen die met elkaar verwant zijn te groeperen.

In uitvoering van de richtlijn 2019/520 werden intussen ook een gedelegeerde verordening (2020/203) en een uitvoeringsverordening (2020/204) uitgevaardigd, die onmiddellijk deel uitmaken van het recht van de lidstaten vanaf 20 oktober 2021 en niet moeten worden omgezet.

De gedelegeerde verordening 2020/203 beschrijft de minimale voorschriften die gelden voor de classificatie van voertuigen en voor de interoperabiliteitsonderdelen, evenals de minimale geschiktheidscriteria voor de aangemelde instanties en de verplichtingen van EETS-gebruikers.

De uitvoeringsverordening 2020/204 bevat gedetailleerde verplichtingen voor tolheffers met betrekking tot de minimuminhoud van de EETS-gebiedsverklaring, specificaties voor de elektronische interfaces tussen de interoperabiliteitsonderdelen, voorschriften voor deze onderdelen, en de procedures die de lidstaten moeten toepassen om de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen te beoordelen.

E. Geen verplichte wegentol

De richtlijn 2019/520 houdt geen verplichting in om al dan niet wegentol op te leggen aan bepaalde voertuigtypes en om het niveau van die heffingen en het doel waarvoor die tol wordt opgelegd te bepalen. Deze beslissingen komen nog steeds exclusief aan de lidstaten toe.

Dit voorontwerp van decreet houdt geen verruiming in van het toepassingsgebied van de huidige kilometerheffing, noch wijzigt het de hoogte van die tol of de doelstellingen waarvoor die wordt gebruikt.

F. Regionale bevoegdheid voor de omzetting van een deel van de richtlijn 2019/520

a) Bevoegdheid van het Vlaamse Gewest

Het Vlaamse Gewest is bevoegd voor de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2019/520.

Op grond van de artikelen 6, §1, X, 1° en 6, §1, X, 2°bis van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen is het Vlaamse Gewest bevoegd voor *“de wegen en hun aanhorigheden”* evenals *“het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen”*. Deze bevoegdheden vormden ook de grond voor de regionale omzetting van de richtlijn 2004/52/EG, zoals ook door Grondwettelijk Hof werd bevestigd in haar arrest n°30/2017 van 23 februari 2017.

De meeste bepalingen van de richtlijn 2019/520 vallen binnen deze bevoegdheden. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de bepalingen van hoofdstuk II *“Algemene beginselen van de EETS”* (met uitzondering van artikel 4 *“Registratie van de EETS-aanbieders”*, zie hierna) dat de bepalingen omvat met betrekking tot de rechten en plichten van de bij de tolheffing betrokken actoren, evenals de bepalingen van hoofdstuk III *“Bemiddelende instantie”* dat de verplichting inhoudt om een bemiddelende instantie aan stellen om bemiddeling tussen tolheffers en EETS-aanbieders mogelijk te maken. Een dergelijke bemiddelende instantie werd overigens reeds aangeduid in het kader van de invoering van de kilometerheffing in de drie gewesten, bij het Samenwerkingsakkoord van 24 maart 2016 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest houdende oprichting van een bemiddelende instantie in het kader van de elektronische tolheffingssystemen op het grondgebied van de drie gewesten.

Sinds de zesde staatshervorming is het Vlaamse Gewest op grond van artikel 6, §1, VI, 6° van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ook bevoegd voor *“de vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen”*.

Op basis van deze bevoegdheid komt het aan het Vlaamse Gewest toe om artikel 4 van de richtlijn *“Registratie van EETS-aanbieders”* om te zetten. De Raad van State oordeelde in haar advies 53.169/VR van 27 mei 2013 in dat verband al dat de voorwaarden die gelden voor de registratie als EETS-aanbieder slaan op de essentie van de betrokken activiteit, en dienen te worden gekwalificeerd als vestigingsvoorwaarden in de zin van artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 6°, van de huidige Bijzondere wet van 8 augustus 1980.

b) Voorafgaande coördinatie tussen de gewesten

Zoals dit ook het geval was bij de regionale omzetting van de richtlijn 2004/52/EG, werden de ontwerpdecreten en -ordonnantie ter omzetting van de richtlijn 2019/520 opgesteld in

nauw overleg met vertegenwoordigers van ieder gewest. Om de implementatie zo spoedig als mogelijk te kunnen realiseren, werd ervoor geopteerd om deze voorgaande coördinatie tussen de gewesten niet te formaliseren in een nieuw samenwerkingsakkoord.

Bij het opstellen van de omzettingsregelgeving voor elk van de gewesten werd er, om tegenstrijdigheden tussen de verschillende gewesten te vermijden, over gewaakt dat:

- de nieuwe verplichtingen die door de richtlijn 2019/520 worden voorgeschreven op een gelijkwaardige manier in de regionale regelgeving worden opgenomen, en
- de wijzigingen aan de bestaande regelgeving, en in het bijzonder de wijzigingen aan de kilometerheffingsdecreten en -ordonnantie, los daarvan ook parallel zouden worden doorgevoerd.

Bovendien moet in overeenstemming met artikel 18 van de richtlijn 2019/520 één contactbureau worden aangewezen dat instaat voor het faciliteren en coördineren van vroegtijdige administratieve contacten tussen EETS-aanbieders en de betrokken tolheffers verantwoordelijk voor EETS-gebieden, wanneer er meerdere EETS-gebieden zijn op het grondgebied van een lidstaat.

Aangezien de tolheffing tot de bevoegdheid van de gewesten behoort en elk gewest één of meerdere EETS-gebieden heeft gecreëerd, zal de Vlaamse Regering in samenwerking met de regeringen van de andere gewesten het contactbureau moeten aanstellen via een samenwerkingsakkoord. Het contactbureau wordt bijgevolg niet in huidige voorontwerp van decreet aangeduid.

c) Bevoegdheid van de federale staat

Rekening houdend met advies nr. 54.669/VR van 14 januari 2014 van de afdeling wetgeving van de Raad van State, werden de bepalingen van onderhavig voorontwerp van decreet zorgvuldig opgesteld om niet te raken aan de bevoegdheden van de federale staat. Zo werd er bijvoorbeeld bij de omzetting van artikel 10 van de richtlijn 2019/520 met betrekking tot de "*Rechten en plichten van EETS-gebruikers*" op toegezien dat niet werd geraakt aan de bevoegdheid van de federale staat om regels inzake consumentenbescherming en de handelspraktijken vast te stellen (artikel 6, §1, VI, vierde lid, 2^o en artikel 6, §1, VI, vijfde lid, 4^o van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980).

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

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

In dat verband kan er overigens ook op worden gewezen dat de behandeling van voertuigregistratiegegevens in België toekomt aan de bij wet van 19 mei 2010 opgerichte federale Kruispuntbank van de voertuigen. Conform de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof kan het Vlaamse Gewest volgens de bevoegdheidsverdelingsregels, met inbegrip van het verticaliteitsbeginsel, deze niet machtigen als nationaal contactpunt en kan het ook een federale instantie niet eenzijdig verplichten om op te treden als

nationaal contactpunt (zie bijvoorbeeld het arrest van het Grondwettelijk Hof nr. 2°/2012 van 11 januari 2012).

G. Opbouw van het voorontwerp van decreet

Onderhavig voorontwerp van decreet omvat de invoering van nieuwe bepalingen die door de richtlijn 2019/520 worden voorgeschreven. Aangezien de bepalingen in die richtlijn al in grote mate geconcretiseerd zijn en in vele gevallen in principe reeds zonder verdere uitwerking zouden kunnen worden uitgevoerd, is ervoor gekozen om in dit voorontwerp van decreet zo dicht mogelijk aan te sluiten bij de tekst van de richtlijn zelf. Dit vermindert het gevaar op verkeerde interpretaties van de richtlijn met mogelijk foutieve omzetting en eventuele inbreukprocedures als gevolg.

Het voorontwerp van decreet volgt echter niet dezelfde structuur als deze van de richtlijn 2019/520. De structuur van onderhavig voorontwerp van decreet maakt de omzetting van de richtlijn meer overzichtelijk en bevattelijk. De ervaring met de voorgestelde regelgeving zowel met de voormalige Richtlijn 2004/38 en de beschikking 2009/750 als met de huidige richtlijn 2019/520 heeft immers geleerd dat het om een complexe materie gaat en dat de inhoud van de voorgestelde bepalingen vaak tot vragen leidt. De Vlaamse Regering heeft gepoogd hieraan deels te verhelpen door de tekst duidelijker te structureren.

De wijzigingen aan de bepalingen in de bestaande regelgeving die de richtlijn 2004/52/EG en de daaraan gelieerde beschikking 2009/750/EG hadden omgezet, meer in het bijzonder de bepalingen in het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het Eurovignet en tot wijzigingen van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband, worden bij afzonderlijk decreet doorgevoerd.

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

H. Het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen heeft zijn advies gegeven op 28 september 2021.

De MORA vindt het positief dat de nieuwe regels de Vlaamse overheid in staat stellen om (buitenlandse) gebruikers die de kilometerheffing of toekomstige tolgelden niet zouden betalen, via de EETS-aanbieder, kunnen geïdentificeerd worden met het oog op vervolging.

De MORA is ook positief over de verduidelijking in dit decreet dat alle EETS-aanbieders data moeten aanleveren die de Vlaamse overheid in staat moet stellen om een onderbouwd mobiliteitsbeleid te voeren met verkeersdata.

De MORA stelt ook vast dat het nationaal contactpunt voor uitwisseling van informatie tussen lidstaten niet wordt opgenomen in het voorontwerp van decreet aangezien dit federale bevoegdheid is, maar vraagt om te onderzoeken of Viapass hiervoor een geschikt platform kan zijn. De regelgeving omtrent dit nationaal contactpunt wordt op korte termijn

meegenomen in de specifieke regelgeving met betrekking tot het welbepaald elektronisch tolheffingssysteem en wordt hier niet verder besproken.

I. Het advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)

De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen heeft zijn advies gegeven op 11 oktober 2021. Dit advies kwam tot stand in samenwerking met MORA die het goedkeurde op 28 september 2021.

De Vlaamse sociale partners sluiten zich in dit dossier aan bij het advies van de MORA.

J. Het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens.

De Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van de persoonsgegevens heeft op 12 oktober 2021 haar advies wetgeving nr. 2021/85 uitgebracht.

De VTC is van oordeel dat het voorgelegde ontwerp niet adviseerbaar is omdat er enerzijds onvoldoende duidelijkheid is over de essentiële elementen van de verwerking (maar begrijpt dat dit mogelijk ook niet de bedoeling is, gezien de verwijzing naar een toekomstig afzonderlijk decreet dat een specifieke regeling inzake gegevens en gegevensbescherming zal bevatten) en anderzijds geen beschermende maatregelen zijn opgenomen.

De bedoeling van dit ontwerp van decreet is inderdaad om het algemeen wetgevend kader voor het elektronisch tolheffingssysteem te voorzien.

Het voorontwerp van decreet strekt uitsluitend tot omzetting van richtlijn 2019/520, die zich niet uitspreekt over de kwalificaties die de lidstaten op het vlak van gegevensbescherming moeten vaststellen en die voor het overige verwijst naar de tekst van de algemene verordening gegevensbescherming.

Daarnaast kunnen de taken van de dienstverleners verschillen naargelang het elektronische tolheffingssysteem dat wordt ingericht (soms zijn ze belast met de berekening van de tol, soms niet – de richtlijn laat dat vrij), en is het niet uitgesloten dat andere entiteiten worden opgericht of aangeduid en met bepaalde taken belast.

De gedetailleerde bepalingen over de gegevensverwerking zullen dus opgenomen worden in een specifiek wetgevend kader. Deze opdeling laat toe om per type tolheffing te voorzien in een eigen specifiek wetgevend kader.

Opmerkingen VTC per artikel:

Voor wat betreft artikel 7 beoordeelt de VTC de transparantieverplichting als positief, maar ze beveelt wel aan dat alle betrokken partijen zorgen voor de nodige transparantiemaatregelen en dat die op elkaar zijn afgestemd. Daarnaast beveelt de VTC ook aan om maatregelen te nemen waardoor gegarandeerd wordt dat de bestuurder en zijn eventuele passagiers voldoende geïnformeerd worden, aangezien deze niet automatisch EETS-gebruiker zijn.

Voor wat betreft artikel 27 wijst de VTC erop dat de categorieën van gegevens moeten aangeduid worden en dat de verwerking beperkt moet zijn tot de vermelde doeleinden. Aangezien per tolsysteem andere categorieën van gegevens vereist kunnen zijn, zal dit aspect verder uitgewerkt worden in het kader van de specifieke regelgeving met betrekking tot een welbepaald elektronisch tolheffingssysteem.

Voor artikel 32 wijst de VTC erop dat ook hier de categorieën van gegevens moeten aangeduid worden en de verwerking ook hier moet beperkt worden tot de vermelde

doeleinden. Voor artikel 33 beveelt VTC aan om te verduidelijken over welke gegevens het gaat.

Artikel 32 werd aangepast om duidelijk te maken dat het doeleinde dat oorspronkelijk enkel onder 2° werd genoemd, ook onder 1° wordt bedoeld, namelijk dat het de gegevens betreft die de tolheffer nodig heeft om zijn verplichtingen ten aanzien van de belastingautoriteiten na te komen.

Artikel 33 is aangepast door een striktere overname van de tekst van artikel 14, lid 2, van richtlijn 2019/520 en bevestigt aldus voor alle elektronische tolheffingssystemen de in richtlijn 2019/520 vastgestelde verplichting voor de dienstaanbieders om de verkeersgegevens betreffende hun klanten mee te delen aan de door de regering aangewezen instanties ten behoeve van het verkeersbeleid en voor de verbetering van het verkeersbeheer in het Vlaamse Gewest. Deze gegevens worden niet gebruikt om de klanten te identificeren. Bijzonderheden over de beoogde verkeersgegevens en het hergebruik van deze verkeersgegevens ten behoeve van het verkeersbeleid zullen het voorwerp uitmaken van specifieke bepalingen in de wetgeving betreffende welbepaalde elektronische tolheffingssystemen.

Voor wat betreft artikel 34 benadrukt de VTC dat het ontwerp een onvoldoende wettelijke basis vormt voor de verwerking van persoonsgegevens, waardoor alle eventuele verwerkingen die hun rechtsgrond menen te vinden in dit ontwerp onrechtmatig zijn.

Ook voor wat betreft artikel 35 geeft de VTC aan dat niet ingegaan wordt op de problematiek van het verzamelen van locatiegegevens die aan de basis ligt van de beoogde verwerkingen.

Artikel 34 is geschrapt in het voorontwerp, omdat het niets toevoegt aan de AVG.

Artikel 35, paragraaf 1, werd om dezelfde redenen als artikel 34 geschrapt. Niet-naleving van de AVG door een dienstaanbieder wordt in feite al rechtstreeks gesanctioneerd op grond van de AVG en de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens.

Wat artikel 35, paragraaf 2, betreft, is er een specifieke directe meerwaarde van die bepaling op het vlak van gegevensbescherming wanneer de tolheffer informatie opvraagt bij de EETS-aanbieder in het geval niet-betaling van wegentol wordt vermoed. De instantie(s) tot welke de betrokkenen zicht moeten wenden en welke instantie(s) hun een antwoord moet(en) geven zullen worden aangewezen in het kader van de specifieke regelgeving met betrekking tot een welbepaald elektronisch tolheffingssysteem waarin deze regels inzake niet-betaling van wegentol concreet zullen worden toegepast.

H. Het advies van de Raad van State nr. 70.994/3

Op 30 maart 2022 verleende de Raad van State advies nr. 70.994/3.

De Raad van State merkt vooraf op dat de keuze om zo dicht mogelijk bij de tekst van de om te zetten richtlijn te blijven, toch niet de verwachte voordelen oplevert, omdat de structuur van het voorontwerp van decreet niet overeenstemt met de structuur van de richtlijn.

De Vlaamse Regering heeft begrip voor de opmerking van de Raad van State dat de wijziging van de structuur van de richtlijn bij de omzetting ervan de controle van de omzetting bemoeilijkt, maar kiest ervoor de gewijzigde structuur van de omzettingstekst te behouden omdat die volgens haar meer overzichtelijk en bevattelijk is. De ervaring met de voorgestelde regelgeving zowel met de voormalige Richtlijn 2004/38 en de beschikking 2009/750 als met de huidige richtlijn 2019/520 heeft immers geleerd dat het om een complexe materie gaat en dat de inhoud van de voorgestelde bepalingen vaak tot vragen leidt. De Vlaamse Regering heeft gepoogd hieraan deels te verhelpen door de tekst duidelijker te structureren.

De Raad van State geeft vervolgens aan dat het advies van de (federale) Gegevensbeschermingsautoriteit, bedoeld in de wet van 3 december 2017 "tot oprichting

van de Gegevensbeschermingsautoriteit" zou moeten worden ingewonnen. Het is immers die autoriteit die belast is met het toezicht op de naleving van de 'algemene' regels inzake de verwerking van persoonsgegevens, met inbegrip van de algemene regels die de federale overheid ter uitvoering van de algemene verordening gegevensbescherming heeft vastgesteld. Daaronder valt ook de bevoegdheid om, wat die regels betreft, advies te geven teneinde te voldoen aan de voormelde adviesverplichting, aldus de Raad van State. Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het vervullen van deze vormvereiste nog wijzigingen zou ondergaan, moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

Hierop kan het volgende worden geantwoord.

Inmiddels werd bij artikel 10/1 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens opgericht. De Vlaamse toezichtcommissie (VTC) is een autonome dienst met rechtspersoonlijkheid en is als toezichthoudende autoriteit voor de verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 36, lid 4, van de AVG verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van de AVG door de instanties. Ingevolge artikel 51, lid 1, van de AVG kan immers elke lidstaat één of meer onafhankelijke overheidsinstanties, verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van deze verordening, oprichten.

Sinds de bekendmaking van de aanstelling van de leden van de VTC door de Vlaamse Regering in het Belgisch Staatsblad d.d. 29 maart 2019, is de VTC ingevolge artikel 10/4, §1, van voornoemd decreet bevoegd om hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van het Vlaams Parlement of de Vlaamse Regering adviezen te verstrekken omtrent elke aangelegenheid met betrekking tot de verwerkingen van persoonsgegevens. Er moet aldus worden vastgesteld dat er in dit geval een advies is waarbij het ontwerp is getoetst aan de AVG.

Naast deze voorafgaande opmerkingen heeft de Raad van State opmerkingen over de tekst van het voorontwerp van decreet zelf.

Art. 3.

De Raad van State merkt op dat sommige definities die gehanteerd worden in artikel 3 niet overeenkomen met de definities vermeld in artikel 2 van de richtlijn.

Bij wijze van voorbeeld verwijst de Raad van State naar de definities van "wegentol" en "niet-betaling van wegentol" in artikel 2, 21 en 22, van richtlijn (EU) 2019/520, waarin sprake is van de (niet-)betaling door een "weggebruiker", terwijl in artikel 3, 26° en 36°, van het voorgelegde voorontwerp van decreet sprake is van de (niet-)betaling door "de houder van het voertuig". In artikel 2, 27, van richtlijn (EU) 2019/520 wordt de "houder van het voertuig" gedefinieerd als "de persoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven, zoals gedefinieerd in het recht van de lidstaat van inschrijving", terwijl in artikel 3, 20°, van het voorontwerp voor dat begrip een definitie wordt gehanteerd die ruimer is dan de definitie in de richtlijn.

Hierop kan worden geantwoord dat de EETS-richtlijn het begrip "weggebruiker" enkel hanteert in de overwegingen bij de richtlijn en in de definities van "tolgeld" en "niet-betaling van wegentol". Het begrip "weggebruiker" op zich wordt in de Richtlijn niet gedefinieerd. In het beschikkend gedeelte van de EETS-richtlijn 2019/520 wordt ten aanzien van de verplichting tot betaling van de wegentol niet naar de zogenaamde "weggebruiker" verwezen maar wel naar de houder van het voertuig en de eigenaar, zoals onder meer in het artikel 1 van de EETS-richtlijn dat het onderwerp en de werkingsfeer bepaalt.

Het is ook de eigenaar of houder van het voertuig die overeenkomstig artikel 5, 8 van dezelfde Richtlijn klant is van de EETS-aanbieder. Het is bijgevolg ook die houder van het voertuig (of de eigenaar) en dus niet "de weggebruiker" die in geval van "niet-betaling van wegentol" zal moeten worden geïdentificeerd.

Om die reden werd in het voorgelegde voorontwerp van decreet het begrip weggebruiker niet verder gehanteerd omdat het op zich in de context van de elektronische tolheffing geen toegevoegde waarde heeft en enkel verwarring kan veroorzaken.

Verder werd aan het begrip "houder van het voertuig" een ruimere betekenis gegeven dan de persoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven, zoals gedefinieerd in het recht van de lidstaat van inschrijving, omdat de houder van het voertuig ook degene is die de klant is van de EETS-aanbieder en dat is niet noodzakelijk degene op wiens naam het voertuig is ingeschreven. Dit kan immers ook een aangeduide derde persoon zijn (indien het voertuig door de houder ervan bestendig of gewoonlijk ter beschikking is gesteld van een derde door verhuur, leasing of enige andere overeenkomst) zoals beschreven in het punt c) van artikel 3, 20° van het aan de Raad van State voorgelegde voorontwerp van decreet.

De EETS-richtlijn (Richtlijn 2019/520) heeft met deze situatie - die in de praktijk vaak voorkomt - geen rekening gehouden. In het voorgelegde voorontwerp van decreet werd die precisering wel toegevoegd.

De keuze van de terminologie "houder van het voertuig" in de plaats van "weggebruiker" wijzigt niets aan de inhoud en de doelstellingen van de EETS-richtlijn en doet dus geenszins afbreuk aan de correcte omzetting van de richtlijn.

De Raad van State merkt ook op dat in de definitie van "backoffice" in het voorgelegde voorontwerp van decreet, de precisering achterwege wordt gelaten - ten opzichte van de definitie in de richtlijn (EU) 2019/520 - dat het gaat om het centrale elektronische systeem dat "door de tolheffer, een groep van tolheffers die de interoperabiliteitshub hebben gevormd of een EETS-aanbieder wordt gebruikt". Hiervoor wordt verder hierna een bijkomende uitleg gegeven in de toelichting bij de artikelen.

Verder wordt ook de term 'lidstaat van de Europese Unie' op aangegeven van de Raad vervangen door 'lidstaat van de Europese Economische Ruimte'.

Art. 5.

Bij artikel 5 van het voorontwerp van decreet merkt de Raad op dat voor de duidelijkheid het artikel moet worden gepreciseerd dat de mogelijkheid van een afwijking van de bepalingen van het decreet slechts tijdelijk is.

Hierop kan echter worden geantwoord dat de bestaande formulering, zoals opgenomen in het voorgelegde voorontwerp van decreet, geen ernstig misverstand toelaat.

In de toelichting bij het artikel 5 hierna wordt verder ook uitdrukkelijk bevestigd dat het gaat over een tijdelijk systeem waarvoor de Europese Commissie toelating moet geven.

Art. 7, 8 en 9

In navolging van het advies van de Raad van State wordt de artikelsgewijze toelichting voor deze artikelen - zoals hierna opgenomen- aangepast.

Art. 10

Bij artikel 10 wordt door de Raad van State opgemerkt dat de toezicht- en sanctieregeling bedoeld in het artikel niet op elkaar zijn afgestemd.

Eenzijds dient namelijk de instantie die de Vlaamse Regering daartoe aanwijst ten minste een keer per jaar na te gaan of de EETS-aanbieder nog voldoet aan de voorwaarden voor opname in het EETS-register vermeld in het tweede lid, 1° en 4° tot 6°, van het artikel 10 van het voorgelegde voorontwerp van decreet.

Overeenkomstig het vijfde lid van datzelfde artikel kan de instantie, wanneer ze vaststelt dat een EETS-aanbieder niet meer voldoet aan de voorwaarden vermeld in het tweede lid, de registratie intrekken.

De sanctieregeling heeft – aldus de Raad van State- betrekking op alle voorwaarden vermeld in het artikel 10, terwijl dit niet zo is voor de toezichtregeling.

Deze opmerking vanwege de Raad van State vergt geen aanpassing van het voorgelegde voorontwerp van decreet. De toezichtregeling – zoals omschreven in het derde lid van artikel 10 - betreft immers de vereiste van het jaarlijks toezicht op specifieke voorwaarden:

- 1° het bezit van een EN ISO 9001-certificaat of gelijkwaardige erkenning
- 4° de nodige financiële draagkracht
- 5° de handhaving van een alomvattend risicobeheersplan
- 6° de betrouwbaarheid

De niet-naleving van de andere voorwaarden (2° over nodige technische apparatuur beschikken en bezit van EG-verklaring of het EG-certificaat van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen en 3° bekwaam zijn om elektronische toldiensten te verlenen) zal onvermijdelijk in het kader van de concrete samenwerking met de dienst aanbieder aan het licht komen. Hieruit zal dan een ad hoc controle en eventueel ook een onmiddellijk sanctionerend optreden volgen, los van het opgelegde periodieke (jaarlijkse) toezicht. Ook deze controle kan, net zoals de periodieke controle op de naleving van het beperkter aantal voorwaarden, leiden tot de intrekking van de registratie. Het is bijgevolg niet noodzakelijk om eenzelfde periodieke toezichtregeling uit te werken voor de voorwaarden vastgesteld in punt 2° en 3°.

Art. 18 en 19

De door de Raad van State gesuggereerde toevoeging van een verduidelijking bij de eisen voor de interoperabiliteitsonderdelen bij interregionale systemen wordt voorzien bij de artikelsgewijze toelichting hierna bij het artikel 18.

Bij artikel 18 en 19 meent de Raad van State verder dat het Vlaamse Gewest haar bevoegdheden overschrijdt met deze bepalingen omwille van de mogelijkheid dat de Vlaamse Regering wordt geboden om interoperabiliteitsonderdelen uit de handel te halen in de gevallen vermeld in artikel 19 van het voorontwerp van decreet. Volgens de Raad van State is het Vlaamse Gewest niet bevoegd om het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen te regelen, zoals wel gebeurt met het artikel 18, tweede lid, 1° van het door de Vlaamse Regering voorgelegde voorontwerp van decreet, aangezien een dergelijke regeling tot de bevoegdheid van de federale overheid inzake productnormen behoort.

De Raad van State geeft ook aan dat in de memorie van toelichting bij het voorgelegde voorontwerp van decreet de indruk wordt gewekt dat voor het aannemen van de voornoemde bepaling een beroep wordt gedaan op de impliciete bevoegdheden vervat in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

De Raad van State verwijst vervolgens naar de vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof die stelt dat een dergelijke bepaling op grond van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 slechts aanvaardbaar kan worden geacht indien

- ze kan worden beschouwd als noodzakelijk voor de uitoefening van de aangewende bevoegdheden;
- de betrokken federale aangelegenheid zich leent tot een gedifferentieerde regeling;
- de betrokken bepaling slechts een marginale weerslag heeft op die aangelegenheid.

In dit geval lijkt volgens de Raad van State niet te zijn voldaan aan de noodzakelijkheidsvoorwaarde, nu het betrokken artikel 15, lid 2, eerste zin, van richtlijn (EU) 2019/520 geen omzetting vereist in interne regelgeving. Luidens die bepaling mogen "[d]e lidstaten (...) 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 verbieden, beperken of belemmeren". Die bepaling vereist bijgevolg enkel dat de lidstaten zich onthouden van het instellen van een bepaald verbod, beperking of belemmering. Het voorschrift vervat in artikel 18, tweede lid, 1^o, van het voorontwerp lijkt bijgevolg niet noodzakelijk, in welk geval niet is voldaan aan de voorwaarden om gebruik te maken van de impliciete bevoegdheden. Indien niet alsnog kan worden aangetoond waarom de ontworpen regeling noodzakelijk is, en dat voldaan is aan de overige voorwaarden om een beroep te doen op de impliciete bevoegdheden, dient de voornoemde bepaling dan ook uit het voorontwerp te worden weggelaten.

Op deze overwegingen van de Raad van State kan het volgende worden geantwoord.

Het vermelde artikel 18, tweede lid, van het voorgelegde voorontwerp van decreet voorziet zelf geen mogelijkheid om beperkingen op te leggen aan de interoperabiliteitsonderdelen met CE-markering of gedekt door een EG-verklaring van conformiteit met de specificaties of een verklaring van geschiktheid voor gebruik of beiden.

Artikel 18, tweede lid, van het voorgelegde voorontwerp van decreet bevestigt enkel hetgeen is bepaald in artikel 15, 3 van de Richtlijn 2019/520 met name dat de "lidstaten (...) 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 mogen verbieden, beperken of belemmeren".

De mogelijkheid om het toepassingsgebied of het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen te beperken - al dan niet in samenspraak met de andere gewestregeringen - wordt wel voorzien met het artikel 19, eerste lid. Die beperking kan immers noodzakelijk zijn als de interoperabiliteitsonderdelen naar verwachting niet voldoen aan de interoperabiliteitseisen van het elektronisch tolheffingssysteem.

Om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Raad van State worden nu de bewoordingen "of ze uit de handel nemen" zoals opgenomen in het eerste lid van dat artikel 19 van het voorgelegde voorontwerp van decreet weggelaten. Hiermee wordt gevolg gegeven aan de belangrijkste bekommernis van de Raad van State.

Als gevolg van deze weglating hebben nu artikel 18, tweede lid, samen gelezen met artikel 19, eerste lid, enkel nog betrekking op beperkingen opgelegd aan het toepassingsgebied en het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen voor een elektronisch tolheffingssysteem waarvan de technische vereisten, met eerbiediging van de Europese regelgeving, door het gewest als tolheffer en gebeurlijk haar concessiehouder als tolheffer worden bepaald.

De regionale overheid is in het kader van de regionale tolheffing immers bevoegd om de conformiteit en geschiktheid van de interoperabiliteitsonderdelen en de boordapparatuur met de specificaties voor het door haar ingevoerde elektronische tolheffingssysteem vast te leggen en te controleren. De bevoegdheid voor de tolheffing en de invoering van een bepaald regionale elektronische tolheffingssysteem, alsook de bevoegdheid om de (voorwaarden tot) toegang tot de elektronische tolheffingsdiensten te bepalen komen immers specifiek aan de gewesten toe.

Met de schrapping van de woorden "of ze uit de handel nemen" uit het voorgelegde voorontwerp wordt gevolg gegeven aan de belangrijkste opmerking van de Raad van State bij de artikelen 18, tweede lid en 19, eerste van het voorgelegde voorontwerp van decreet. Dankzij deze schrapping wordt immers geen afbreuk gedaan aan de bevoegdheid van de federale wetgever op het vlak van productnormen en consumentenbescherming.

Het doel van deze schrapping is verder dat niet de indruk zou gewekt worden dat de Vlaamse Regering op basis van de voorgestelde bepaling eisen zou kunnen stellen waaraan interoperabiliteitsonderdelen moeten voldoen bij het op de markt brengen, wat een exclusieve federale bevoegdheid uitmaakt. Dit zou immers potentieel kunnen worden beschouwd als een maatregel met een marktuitsluitend effect, wat de uitoefening van de federale bevoegdheid inzake productnormen in de praktijk onmogelijk zou maken (GwH 28 februari 2019, nr. 32/2019, B.20.3; GwH 28 februari 2019, nr. 38/2019, B.16.2).

De betrokken bepalingen worden daarentegen wel gehandhaafd voor de uitoefening van de eigen bevoegdheden van de Gewesten. Het Gewest focust zich daarmee immers louter op de interoperabiliteit van de systemen en producten die een dienstaanbieder gebruikt om in het kader van de elektronische tolheffingsystemen die door het gewest worden ingevoerd elektronische toldiensten te verlenen.

De door het Gewest voorziene interoperabiliteitseisen, die noodzakelijk zijn voor de regionale elektronische tolheffing, maken duidelijk geen productnormen uit. Volgens het Grondwettelijk Hof zijn productnormen "regels die op dwingende wijze bepalen aan welke eisen een product moet voldoen bij het op de markt brengen, onder meer ter bescherming van het milieu. Zij bepalen met name welk niveau van verontreiniging of hinder niet mag worden overschreden in de samenstelling of bij de emissies van een product, en kunnen specificaties bevatten over de eigenschappen, de beproevingsmethoden, het verpakken, het merken en het etiketteren van producten" (GwH 28 februari 2019, nr. 32/2019, B.17.1; GwH 28 februari 2019, nr. 38/2019, B.13.2; GwH 17 december 2020, nr. 165/2020, B.17.1). Artikel. 18, lid 2, 1ste alinea, samen gelezen met art. 19 lid 1 van het voorontwerp van decreet is niet geformuleerd als een voorwaarde waaraan moet zijn voldaan opdat interoperabiliteitsonderdelen op de markt zouden kunnen worden gebracht. Met de betrokken bepalingen wordt daarentegen, rechtstreeks of onrechtstreeks, beoogd het gebruik van welbepaalde interoperabiliteitsonderdelen, die noodzakelijk zijn voor de regionale elektronische tolheffing te regelen, nadat die onderdelen op de markt zijn gebracht. Zulke bepalingen zijn geen productnormen (GwH 28 februari 2019, nr. 32/2019, B.18).

Het Vlaamse Gewest overschrijdt nu met voorliggend aangepast voorontwerp van decreet haar bevoegdheden niet nu de resterende bepalingen beperkt zijn tot:

- de beperking van het toepassingsgebied van interoperabiliteitsonderdelen;
- het verbod op het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen

in het kader van een elektronisch tolheffingssysteem zoals dat in het Gewest werd ingevoerd, als ze naar verwachting niet voldoen aan de interoperabiliteitseisen van dat elektronisch tolheffingssysteem.

Anders dan wat de afdeling wetgeving van de Raad van State lijkt aan te nemen, is het hiervoor dus niet noodzakelijk om beroep te doen op de impliciete bevoegdheden vervat in artikel 10 van de Bijzondere Wet tot Hervorming van de Instellingen.

De regionale wetgever laat bovendien aan de gewestregering toe om een of meer aangemelde instanties aan te duiden die belast worden met het toezicht op de procedure voor beoordeling van de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen (artikel 20 van het voorgelegde voorontwerp van decreet).

Het is dus vereist dat diezelfde wetgever ook beperkingen aan het toepassingsgebied en het gebruik van de betrokken interoperabiliteitsonderdelen kan bepalen zoals voorzien met het aangepaste artikel 19, eerste lid van het voorontwerp van decreet.

Met het tweede lid van het artikel 18 wordt enkel bevestigd wat is opgenomen in het artikel 15,3 van de Richtlijn 2019/520.

Tenslotte wordt geen onderscheiden regime gecreëerd tussen de gewesten aangezien enkel een voorwaarde opgelegd door richtlijn 2019/520 wordt omgezet en ieder gewest ertoe gehouden is om dezelfde vereiste om te zetten.

Verder worden in de memorie van toelichting bij beide artikelen enkele verduidelijkingen meegegeven in navolging van het advies van de Raad van State.

Art. 29 en 30

Er wordt ingegaan op het voorstel van de Raad van State om een verduidelijking op te nemen, deze wordt toegevoegd bij de artikelsgewijze bespreking.

Art. 31

Bij het zesde en laatste lid van het artikel 31 stelt de Raad van State zich de vraag hoe *in concreto* de kennisgeving met betrekking tot het instellen van een afhandelingsprocedure zal gebeuren in functie van de taal van de houder van het voertuig.

Hierop kan het volgende worden geantwoord.

De precisering dat de kennisgeving van de overtreding wordt opgesteld in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig, voor zover dat beschikbaar is, of in één van de officiële talen van de lidstaat van inschrijving van het voertuig, werd voorzien in overeenstemming met de eisen gesteld door de EETS-richtlijn.

Dit heeft als gevolg dat wanneer een geval van niet betaling van wegentol in België wordt vastgesteld met betrekking tot een voertuig ingeschreven in een land van de EER, bij de kennisgeving van niet betaling een vertaling wordt gevoegd in de taal van inschrijving (indien beschikbaar) dan wel in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving.

Namens het Vlaams Gewest wordt ten aanzien van voertuigen ingeschreven in België een Nederlandstalige kennisgeving van een boete verzonden. Inwoners van de faciliteitengemeenten kunnen op aanvraag, een Franstalig exemplaar bekomen.

Indien de niet-betaling van wegentol plaatsvindt in een andere lidstaat van de EER door een voertuig ingeschreven in België, dan zal de Belgische rechtsonderhorige, volgens de regels van de EETS-richtlijn, de kennisgeving ontvangen in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig, voor zover dat beschikbaar is, of in één van de officiële talen van de lidstaat van inschrijving van het voertuig, zijnde Nederlands, Frans of Duits voor België.

Op de website van Viapass zijn momenteel tevens vertalingen beschikbaar voor de buitenlandse gebruikers in het Nederlands, Frans, Engels, Duits, Bulgaars, Pools, Roemeens, en Litouws (<https://www.viapass.be/controle/>).

Art. 34

Bij artikel 34 van het voorontwerp van decreet merkt de Raad van State op dat:

- het artikel de betrokkene het recht om onverwijld informatie te verkrijgen verleent indien een niet-betaling van wegentol *wordt vermoed*, terwijl
- het artikel 27, lid 4, van richtlijn (EU) 2019/520 dit recht echter toekent wanneer een geval van niet-betaling van wegentol *is vastgesteld*.

De Raad stelt zich hierbij de vraag waarom de tekst van het voorontwerp van decreet afwijkt van de richtlijn.

Hierop kan worden geantwoord dat de terminologie van artikel 34 van het voorgelegde voorontwerp van decreet aansluit bij de bewoordingen van het artikel 27 van de Richtlijn 2019/520, dat voor iedere betrokkene het recht voorziet op informatie over doorgestuurde persoonsgegevens.

Met de "betrokkene" wordt verwezen naar artikel 4, 1) van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Het gaat over iedere geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon („de betrokkene”).

De verwerkte en doorgestuurde persoonsgegevens strekken onder meer tot het identificeren van vermoedelijke overtreeders van de verplichting om wegentol te betalen (zie artikel 27, lid 2, c), a). Vandaar de vermelding dat indien een geval niet-betaling van wegentol (in hoofde van een persoon) wordt vermoed, waarvoor op grondgebied van de verzoekende lidstaat vaststellingen werden gedaan, de betrokkene kan vernemen welke opgeslagen persoonsgegevens zijn doorgestuurd aan die bevoegde autoriteit.

De gebruikte terminologie stemt dus overeen met de bepalingen van artikel 27 van de EETS-richtlijn.

Bijkomende aanpassingen

Verder heeft het advies van de Raad van State geleid tot enkele tekstuele aanpassingen die geen verdere toelichting vergen.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid. De bevoegdheid van het Vlaamse Gewest werd toegelicht in deel I. onder titel "*E. Regionale bevoegdheid voor de omzetting van een deel van richtlijn 2019/520*".

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

Artikel 4 van richtlijn 2019/520, dat eveneens met dit decreet wordt omgezet, valt onder de bevoegdheid voor "*de vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen*".

Artikel 2

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

Het gaat zoals eerder aangegeven om een gedeeltelijke omzetting omdat:

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

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

Artikel 3

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

Voor de volgende begrippen wordt in een eigen definitie voorzien:

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

backoffice: de in de richtlijn voorziene definitie van het begrip "backoffice" werd uitgebreid om beter aan te sluiten bij de reeds bestaande praktijk van elektronische tolheffing onder de vorm van de kilometerheffing, waarbij naast de tolheffers en EETS-aanbieders ook de interregionale entiteit Viapass en de hoofddienstaanbieder met elk hun eigen backoffice zijn betrokken.

Voor de elektronische tolheffing in België is onder meer rekening te houden met onze staatsstructuur die doorgaans samenwerking vergt tussen de gewesten om een tolsysteem te realiseren waardoor niet enkel sprake is van backoffices van tolheffers en dienststaanbieders die interoperabel moeten zijn maar ook van de backoffice van de entiteit die door de gewesten wordt opgericht met het oog op een centrale coördinatie. Om die reden werd ervoor geopteerd om de uitdrukkelijke verwijzing naar de dienstaanbieder en de tolheffer zoals bepaald in de richtlijn weg te laten zodat dit in het kader van de specifieke tolheffingssystemen kan worden ingevuld en bepaald. Viapass is bijvoorbeeld de huidige Interregionale Entiteit aangeduid voor de bestaande kilometerheffing voor vrachtwagens met een Maximaal Toegelaten Massa (MTM) van meer dan 3,5 ton.

Het ontwerp van ordonnantie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (Ontwerp van Ordonnantie betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer) werd onlangs ingediend bij het Brussels Parlement. Over dit voorontwerp van ordonnantie werd door de Raad van State een advies verleend op 22 november 2021

(advies 70.315/4). De definitie stemt overeen met de tekst van het ontwerp van de Brusselse ordonnantie.

houder: de in de richtlijn omschreven definitie van "houder van het voertuig" verwijst naar de houder zoals deze in het recht van de lidstaat van inschrijving is gedefinieerd en werd gepreciseerd.

tolheffer: gelet op de in België geldende bevoegdheidsverdelingsregels, werd het ruimtelijk toepassingsgebied van deze definitie beperkt tot het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Een aantal definities van de richtlijn werd niet weerhouden in het voorontwerp van decreet:

aangewezen tolheffer: aangezien in Vlaanderen de entiteiten die bevoegd zullen zijn voor een toekomstig EETS-gebied daar doorgaans niet toe zullen moeten worden benoemd of aangewezen (wat bijvoorbeeld het geval is wanneer het Vlaamse Gewest als tolheffer optreedt), werd deze definitie niet opgenomen in het voorontwerp van decreet. In de artikelen die verplichtingen opleggen aan de "aangewezen tolheffers", werd dit begrip vervangen door het begrip "toekomstige tolheffer" dat voldoende duidelijk is en geen verdere definiëring behoeft.

geautomatiseerde zoekopdracht: deze definitie is enkel van belang voor de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over de niet-betaling van wegentol. Aangezien dit een federale bevoegdheid betreft, wordt het begrip "geautomatiseerde zoekopdracht" niet opgenomen in dit voorontwerp van decreet.

nationaal contactpunt: deze definitie is enkel van belang voor de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over de niet-betaling van wegentol. Aangezien dit een federale bevoegdheid betreft, wordt het begrip "nationaal contactpunt" niet opgenomen in dit voorontwerp van decreet.

Daarnaast zijn er ook een aantal definities in dit voorontwerp van decreet dat niet is opgenomen in de definitielijst van de richtlijn:

accreditatieprocedure: zie hierboven i.v.m. de definitie van "accreditatie".

bemiddelende instantie: deze definitie betreft een verwijzing naar het artikel van de richtlijn dat betrekking heeft op de bemiddelende instantie, evenals de beschrijving van de bemiddelende instantie zoals opgenomen in datzelfde artikel.

dienstverleningsovereenkomst: deze definitie werd gebaseerd op de bestaande definitie van dienstverleningsovereenkomst opgenomen in artikel 7° /2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit.

EETS-gebiedsverklaring: deze definitie betreft een verwijzing naar de toepasselijke artikelen van de richtlijn 2019/520, evenals bijlage II bij de Uitvoeringsverordening 2020/204 dat nadere bepalingen omvat over de minimuminhoud van de EETS-gebiedsverklaring maar omwille van haar directe werking geen omzetting behoeft.

EETS-overeenkomst: deze definitie betreft de verwijzing naar de overeenkomst die een EETS-aanbieder sluit met de tolheffer van een EETS-gebied om toldiensten te verlenen die in de richtlijn 2019/520 niet apart is gedefinieerd.

EETS-richtlijn: deze definitie betreft een verwijzing naar de richtlijn 2019/520.

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

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

Artikel 4

Dit artikel bakent het toepassingsgebied van het voorontwerp van decreet af.

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

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

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

Hoofdstuk 2. Gebruikte technologieën

Artikel 5

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

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

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

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

Artikel 6

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 3. Rechten van de EETS-gebruiker

Artikel 7

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

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

Het derde, vierde en vijfde lid hebben betrekking op de interacties die in het kader van EETS kunnen plaatsvinden tussen de EETS-gebruikers, de EETS-aanbieders en de tolheffers. In deze paragrafen werden de bepalingen van artikel 13 (met uitzondering van sub a), zie hierna) en 14 van de richtlijn 2019/520 samengevoegd.

Artikelen 8 en 9

Deze artikelen zetten artikel 10, tweede lid van de richtlijn 2019/520 om.

Artikel 8 houdt de verplichtingen in van de EETS-gebruiker met betrekking tot het gebruik van de door de EETS-aanbieder verleende boordapparatuur, zoals omschreven in artikel 10, 2, tweede lid van de richtlijn 2019/520.

Artikel 9 houdt het principe in dat de betaling van het tolgeld door de EETS-gebruiker aan de EETS-aanbieder geldt als voldoening van de tolverplichting ten aanzien van de tolheffer.

Hoofdstuk 4. Registratie EETS-aanbieders en EETS-register

Artikel 10

Dit artikel zet artikel 4 en artikel 21, eerste lid, laatste alinea van de richtlijn 2019/520 om.

Dit artikel heeft betrekking op de registratie van EETS-aanbieders in het Vlaamse Gewest.

Het eerste en tweede lid bevatten de voorwaarden voor registratie als EETS-aanbieder conform artikel 4 van de richtlijn 2019/520 die in een register, EETS-register genoemd, wordt opgenomen. In het eerste lid wordt aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid verleend om een instantie aan te duiden die de verzoeken om registratie zal ontvangen en verder zal behandelen.

Wat betreft het begrip "betrouwbaarheid" en de (categorieën van) persoonsgegevens die zouden worden verwerkt om de nakoming van de voorwaarde als bepaald in artikel 10, tweede lid, 6° van het voorontwerp te beoordelen, wordt opgemerkt dat alle vereiste preciseringen met betrekking tot die voorwaarde worden opgenomen in de regelgeving die wordt aangenomen met betrekking tot het elektronische tolheffingssysteem in het raam waarvan die voorwaarde moet worden vervuld en eventueel (persoons)gegevens moeten worden verzameld. Bovendien wordt enkel de betrouwbaarheid van de juridische entiteit die zich kandidaat stelt beoordeeld.

Het derde en vierde lid hebben betrekking op de jaarlijkse controle van de in het EETS-register opgenomen EETS-aanbieders, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 21, eerste lid, laatste alinea van de richtlijn 2019/520.

Het vijfde lid betreft een toevoeging ten opzichte van de richtlijn, en voorziet in de mogelijke intrekking van de registratie van de EETS-aanbieder wanneer uit de jaarlijkse controle blijkt dat hij niet langer aan alle voorwaarden voldoet. Deze intrekking was slechts impliciet in de richtlijn opgenomen door de verwijzing naar het bijwerken van het EETS-register na iedere jaarlijkse controle.

De toezichtregeling – zoals omschreven in het derde lid van artikel 10 - betreft de vereiste van het jaarlijks toezicht op specifieke voorwaarden:

- 1° het bezit van een EN ISO 9001-certificaat of gelijkwaardige erkenning
- 4° de nodige financiële draagkracht
- 5° de handhaving van een alomvattend risicobeheersplan
- 6° de betrouwbaarheid

De niet-naleving van de andere voorwaarden (2° over nodige technische apparatuur beschikken en bezit van EG-verklaring of het EG-certificaat van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen en 3° bekwaam zijn om elektronische toldiensten te verlenen) zal onvermijdelijk in het kader van de concrete samenwerking met de dienst aanbieder aan het licht komen. Hieruit zal dan een ad hoc controle en eventueel ook een onmiddellijk sanctionerend optreden volgen, los van het opgelegde periodieke (jaarlijkse) toezicht. Ook deze controle kan, net zoals de periodieke controle op de naleving van het beperkter aantal voorwaarden, leiden tot de intrekking van de registratie. Het is bijgevolg niet noodzakelijk om eenzelfde periodieke toezichtregeling uit te werken voor de voorwaarden vastgesteld in punt 2° en 3°.

Het zesde lid voorziet dat het Vlaamse Gewest en de door de Vlaamse Regering aangeduide instantie die de EETS-aanbieders registreert niet aansprakelijk kunnen worden gesteld voor de handelingen van de in het EETS-register opgenomen EETS-aanbieders. Deze aansprakelijkheidsbeperking vloeit voort uit artikel 21, eerste lid, laatste paragraaf van de richtlijn, met dien verstande dat ingevolge de in België geldende bevoegdheidsregels het Vlaamse Gewest bevoegd is voor wat haar grondgebied betreft en een door de Vlaamse Regering aangeduide instantie zal instaan voor de registratie van de EETS-aanbieders.

Artikel 11

Dit artikel zet artikel 21, eerste lid, derde lid en vijfde lid van de richtlijn 2019/520 om.

Het eerste lid, die betrekking heeft op de minimuminhoud van het EETS-register, conform artikel 21, eerste lid van de richtlijn 2019/520.

Om het EETS-register correct te kunnen invullen, wordt in het tweede lid een verplichting voor de tolheffers opgenomen om de nodige gegevens van hun EETS-gebieden mee te delen.

Het derde en vierde lid stemmen overeen met de voorwaarden gesteld in respectievelijk artikel 21, eerste lid in fine en artikel 21, vijfde lid van de richtlijn 2019/520. Het EETS-register zal op jaarbasis aan de Europese Commissie moeten worden meegedeeld, die deze informatie aan de andere lidstaten beschikbaar zal maken. Inconsistenties met de situatie in een lidstaat zullen daarbij onder de aandacht van de lidstaat van registratie en van de Commissie worden gebracht.

Hoofdstuk 5. Accreditatie en accreditatieprocedure

Artikel 12

Dit artikel zet artikel 6, derde en achtste lid van de richtlijn 2019/520 om.

Dit artikel behelst verschillende bepalingen inzake niet-discriminatie in de relatie tussen tolheffers en EETS-aanbieders met de verplichtingen opgelegd in artikel 6, derde en achtste lid van de richtlijn 2019/520.

Artikel 13

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

Artikel 6, tweede lid van de richtlijn 2019/520 verplicht de nodige maatregelen te nemen opdat iedere tolheffer die verantwoordelijk is voor een EETS-gebied, een EETS-gebiedsverklaring opstelt en in stand houdt met de algemene voorwaarden voor EETS-aanbieders inzake toegang tot zijn EETS-gebieden, zulks overeenkomstig de in artikel 6, negende lid van de richtlijn 2019/520 bedoelde uitvoeringshandelingen.

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

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

Artikel 14

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

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

Aangezien in artikel 13 met betrekking tot de minimuminhoud van de EETS-gebiedsverklaring ook de informatie bedoeld in artikel 15, eerste lid van de richtlijn

2019/520 werd opgenomen, wordt met de tijdige bekendmaking van de EETS-gebiedsverklaring ook voldaan aan de bekendmakingsvereisten voorzien in artikel 15, eerste lid van de richtlijn 2019/520.

Artikel 15

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

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

In aanvulling op hetgeen is bepaald in de richtlijn, werd in dit voorontwerp van decreet voorzien dat naast de EETS-aanbieders ook kandidaat EETS-aanbieders gebruik kunnen maken van de testomgeving van de tolheffers.

Artikel 16

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

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

Artikel 17

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

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

Artikel 18

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

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

Het tweede lid regelt de beperkingen die kunnen worden opgelegd aan het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen met CE-markering of gedekt door een EG-verklaring van conformiteit met de specificaties of een verklaring van geschiktheid voor gebruik of beiden.

De regionale wetgever is bevoegd om die beperkingen te bepalen omdat:

- de betrokken bepaling geen afbreuk doet aan de federale bevoegdheden (en hierop hoogstens een marginaal effect zou kunnen hebben), omdat zij geen productnormen vaststelt of vernietigt en niet ingaat tegen het algemeen kader van consumentenbescherming dat door de federale wetgever is bepaald. Die bepaling is immers beperkt, enerzijds, tot de toelating van het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen met CE-markering of EG-verklaring van conformiteit of een verklaring van geschiktheid voor gebruik of beiden, in het kader van een elektronisch

tolheffingssysteem zoals dat in het Gewest werd ingevoerd en, anderzijds, tot het verbod van overbodige verificaties in het kader van de controle van de conformiteit.

Voor een verdere verduidelijking kan worden verwezen naar het algemeen gedeelte van de memorie en het antwoord op het advies van de Raad van State in dat verband.

- De regionale wetgever laat bovendien aan de gewestregering toe om een of meer aangemelde instanties aan te duiden die belast worden met het toezicht op de procedure voor beoordeling van de conformiteit met de specificaties of de geschiktheid voor het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen (artikel 20 van het voorgelegde voorontwerp van decreet). Het is dus vereist dat diezelfde wetgever ook beperkingen aan het toepassingsgebied en het gebruik van de betrokken interoperabiliteitsonderdelen kan bepalen (art. 18, tweede lid, punt 1^o, samengelezen met art. 19, eerste lid van het voorontwerp van decreet) alsook de beperkingen voor wat betreft de verificaties die in het kader van de procedures die tot de verklaring van conformiteit met de specificaties of geschiktheid voor gebruik of beide heeft geleid (art. 18, tweede lid, punt 2^o van het voorontwerp van decreet), met dien verstande dat die instanties belast met de conformiteitscontrole op regionaal niveau worden aangeduid. .
- Tenslotte creëert het tweede lid geen onderscheiden regime tussen de gewesten aangezien enkel een voorwaarde opgelegd door richtlijn 2019/520 wordt omgezet en ieder gewest ertoe gehouden is om dezelfde vereiste om te zetten. Daar waar het gaat om een interregionaal systeem, zullen de Gewesten met elkaar moeten overleggen over identieke eisen en gecoördineerde implementatie. Voor de bestaande kilometerheffing voor zware vrachtwagens bijvoorbeeld waakt Viapass over de interregionale opzet, coördinatie en conformiteit.

Artikel 19

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

Het eerste, tweede en derde lid houden de regels in die gelden voor het beperken of verbieden van het gebruik van bepaalde interoperabiliteitsonderdelen wanneer de Vlaamse Regering reden zou hebben om aan te nemen dat interoperabiliteitsonderdelen die van de CE-markering zijn voorzien, in de handel zijn gebracht en worden gebruikt overeenkomstig hun bestemming toch de naleving van de desbetreffende vereisten in het gedrang dreigen te brengen, zoals voorzien in artikel 16, eerste en derde lid van de richtlijn 2019/520.

Er wordt in dat verband verwezen naar de verantwoording die reeds met betrekking tot artikel 18 werd gegeven en naar het antwoord op het advies van de Raad van State, zoals uiteengezet in de algemene toelichting hiervoor.

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

De wijze waarop de Vlaamse Regering in kennis wordt gesteld van de beslissingen, wordt bepaald in het kader van het concrete tolheffingssysteem (in het samenwerkingsakkoord of in het kader van de coördinatie zoals verzorgd door de interregionale structuur of entiteit) die daarvoor is voorzien. In de Raad van Bestuur van Viapass zetelen bijvoorbeeld momenteel vertegenwoordigers van de drie Gewesten.

Artikel 20

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

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

die instaan voor de uitvoering van, of het toezicht op, de procedure voor de beoordeling van de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen met de specificaties of de geschiktheid voor gebruik.

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

Hoofdstuk 6. Contractering tolheffers en EETS-aanbieders

Artikel 21

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

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

Het eerste, tweede en vierde lid beogen de omzetting van artikel 5, eerste lid van de richtlijn 2019/520. De door de aangeduide instantie geregistreerde EETS-aanbieders zijn aldus verplicht om binnen een termijn van 36 maanden na hun gebeurlijke registratie EETS-overeenkomsten te sluiten voor alle EETS-gebieden op het grondgebied van ten minste vier lidstaten en die in stand te houden. De EETS-aanbieders moeten bovendien EETS-overeenkomsten sluiten voor alle EETS-gebieden op het Belgische grondgebied binnen een termijn van 24 maanden na de sluiting van de eerste EETS-overeenkomst met betrekking tot een EETS-gebied in en die in stand te houden. Die verplichting geldt niet voor EETS-gebieden waarin de verantwoordelijke tolheffers niet voldoen aan de niet-discriminatie vereisten opgenomen artikel 11 van dit decreet.

Het derde lid, dat artikel 5, tweede lid van de richtlijn 2019/520 omzet, verplicht de EETS-aanbieder, die wegens tekortkomingen van de tolheffer aan de bepalingen van het decreet, een EETS-gebied waarvoor hij een EETS-overeenkomst heeft gesloten niet langer kan blijven bestrijken, om zijn volledige dienstverlening voor het betrokken gebied zo snel mogelijk te herstellen nadat de tolheffer zijn eigen tekortkomingen heeft hersteld.

Het vijfde lid, dat artikel 6, eerste lid van de richtlijn 2019/520 omzet, bepaalt dat tolheffers die verantwoordelijk zijn voor een EETS-gebied dat niet voldoet aan de in dit voorontwerp van decreet gestelde technische en procedurele EETS-interoperabiliteitsvoorwaarden, in overleg moet treden met de betrokken belanghebbenden en, mits hij daarvoor bevoegd is, maatregelen moet nemen opdat de EETS-interoperabiliteit van het tolheffingssysteem gewaarborgd is. In voorkomend geval zal het niet langer voldoen van het EETS-gebied aan de technische en procedurele EETS-interoperabiliteitsvoorwaarden ook worden opgenomen in het EETS-register.

Het zesde lid verduidelijkt dat tolheffers van EETS-aanbieders niet kunnen verlangen dat zij specifieke technische oplossingen of processen gebruiken die de interoperabiliteit van zijn interoperabiliteitsonderdelen met elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in andere EETS-gebieden belemmeren, zoals voorzien in artikel 6, derde lid, derde alinea van de richtlijn 2019/520.

Artikel 22

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

Het eerste en het derde lid betreffen de omzetting van artikel 5, vijfde lid van de richtlijn 2019/520 en houden de regels in met betrekking tot het bijhouden door de EETS-aanbieder van een lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur.

Er werd besloten om de categorieën van (persoons)gegevens die in de betrokken lijst moeten worden opgenomen niet in deze algemene bepaling op te nemen. De pertinente gegevens kunnen immers verschillen naargelang het elektronisch tolheffingssysteem in het kader waarvan die lijst moet worden gebruikt. Het is bijgevolg aangewezen om die categorieën van (persoons)gegevens, samen met alle andere essentiële elementen van de verwerking van verkeersgegevens, in de specifieke regelgeving met betrekking tot een welbepaald elektronisch tolheffingssysteem vast te leggen.

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

Artikel 23

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

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

Artikel 24

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

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

Hoofdstuk 7. De inning van de tolgelden

Artikel 25

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

Dit artikel voorziet in overeenstemming met artikel 6, vijfde lid van de richtlijn 2019/520, dat tolheffers bij de EETS-gebruikers niet meer tolgeld kunnen (laten) innen dan het tolgeld dat deze EETS-gebruiker aan een tolheffer verschuldigd is. Onder "tolheffer" wordt hier begrepen al de tolheffers die op het Belgische grondgebied toldiensten aanbieden. Zoals beschreven in datzelfde artikel 6, vijfde lid van de richtlijn 2019/520 laat dit de mogelijkheid van restituties of kortingen door de tolheffers onverlet, maar moeten deze wel transparant zijn, openbaar worden aangekondigd en voor alle EETS-gebruikers beschikbaar zijn en niet discriminatoir ten aanzien van ander gebruikers.

Artikel 26

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

Dit artikel heeft betrekking op de facturen die door de EETS-aanbieder aan de EETS-gebruiker worden gericht. De EETS-overeenkomst tussen een tolheffer en een EETS-aanbieder kan gebeurlijk toelaten dat de factuur voor het tolgeld rechtstreeks door de

EETS-aanbieder aan de EETS-gebruiker wordt gestuurd. De tolheffer kan echter eisen dat de EETS-aanbieder de tolgelden int in naam en voor rekening van de tolheffer.

Artikel 27

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

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

Artikel 28

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

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

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

Hoofdstuk 8. Bijkomende verplichtingen van de EETS-aanbieder

Artikel 29

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

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

De EETS-gebruikers zijn overwegend handelaars waarvan kan verondersteld worden dat zij over een basis van elektronische onderlegdheid beschikken. Zo worden bijvoorbeeld met het voorliggende voorontwerp van decreet de elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer behandeld.

Zij kunnen bovendien steeds contact opnemen met de instantie die in het gewest voor het betrokken tolheffingssysteem bevoegd is en dat daarover via kranten en vakpers communiceert alsook met de dienstaanbieder die hun medecontractant voor betaling van de tol is en waaraan in het kader van de specifieke tolheffingssystemen bepaalde informatieverplichtingen worden opgelegd. Zo leggen de technische eisen in het kader van de EETS-gebiedsverklaring bijvoorbeeld op aan iedere dienstverlener te beschikken over een telefonisch bereikbaar call center, en moet deze laatste facturen en briefwisseling per post voorzien, wanneer de gebruiker daar uitdrukkelijk om verzoekt.

Zelf is Viapass voor wat de kilometerheffing betreft ook steeds telefonisch bereikbaar, en worden communicatiecampagnes gevoerd via pers, TV, briefwisseling, en infoborden langs de weg wanneer dat nodig is.

Artikel 30

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

Overeenkomstig dit artikel moeten EETS-aanbieders de contractuele voorwaarden die zij toepassen bij het sluiten van dienstverleningsovereenkomsten met EETS-gebruikers via elektronische weg openbaar maken. De keuze om dit via elektronische weg te laten verlopen is identiek aan de toelichting bij artikel 29.

Artikel 31

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

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

Het vierde, vijfde en zesde lid bepalen overeenkomstig artikel 24 van de richtlijn 2019/520 dat wanneer in geval van niet-betaling van wegentol ook werkelijk wordt overgegaan tot het instellen van een afhandelingsprocedure, de tolheffer of de door de Vlaamse Regering aangewezen instantie een kennisgeving met bepaalde inhoud en in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig of in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving, daarvan moet sturen aan de eigenaar, de houder van het voertuig of de persoon die anderszins geïdentificeerd is als degene die ervan verdacht wordt de wegentol niet te hebben betaald in overeenstemming met het toepasselijke recht en met vermelding van de juridische gevolgen ervan.

De precisering dat de kennisgeving van de overtreding wordt opgesteld in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig, voor zover dat beschikbaar is, of in één van de officiële talen van de lidstaat van inschrijving van het voertuig, werd voorzien in overeenstemming met de eisen gesteld door de EETS-richtlijn.

Dit heeft als gevolg dat wanneer een geval van niet betaling van wegentol in België wordt vastgesteld met betrekking tot een voertuig ingeschreven in een land van de EER, bij de kennisgeving van niet betaling een vertaling wordt gevoegd in de taal van inschrijving (indien beschikbaar) dan wel in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving.

Namens het Vlaams Gewest wordt ten aanzien van voertuigen ingeschreven in België een Nederlandstalige kennisgeving van een boete verzonden. Inwoners van de faciliteitengemeenten kunnen op aanvraag, een Franstalig exemplaar bekomen.

Indien de niet-betaling van wegentol plaatsvindt in een andere lidstaat van de EER door een voertuig ingeschreven in België, dan zal de Belgische rechtsonderhorige, volgens de regels van de EETS-richtlijn, de kennisgeving ontvangen in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig, voor zover dat beschikbaar is, of in één van de officiële talen van de lidstaat van inschrijving van het voertuig, zijnde Nederlands, Frans of Duits voor België.

Op de website van Viapass zijn momenteel tevens vertalingen beschikbaar voor de buitenlandse gebruikers in het Nederlands, Frans, Engels, Duits, Bulgaars, Pools, Roemeens, en Litouws (<https://www.viapass.be/controle/>).

Artikelen 32 en 33

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

Artikel 33 zet artikel 14, tweede lid van de richtlijn 2019/520 om.

Met betrekking tot de in artikel 33 bedoelde mededeling van verkeersgegevens ten behoeve van het verkeerbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer, is besloten deze eveneens te specificeren in de wetgeving die wordt aangenomen voor het elektronisch tolheffingssysteem in het kader waarvan dergelijke gegevens zullen worden verzameld. In deze wetgeving zullen ook de specifieke voorwaarden worden vastgesteld waaraan de doorgifte van de betrokken gegevens zal worden onderworpen.

Hoofdstuk 9. Bescherming van gegevens

Artikel 34

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

Zoals bepaald in artikel 27 van de richtlijn 2019/520, moet elke verwerking van persoonsgegevens gebeuren in overeenstemming met de geldende privacywetgeving en de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming, hierna ook AVG) en richtlijnen 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie) en 2016/680/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad.

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

Aangezien er in dit verband pas daadwerkelijk een verwerking van persoonsgegevens gebeurt voor zover er een wetgeving inzake een specifiek elektronisch tolheffingssysteem bestaat die een daadwerkelijke gegevensverwerking regelt en aangezien de invulling van de essentiële elementen van de verwerkingsactiviteiten die volgen uit de richtlijn 2019/520 verschillen per elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer (bijvoorbeeld artikel 10 inzake de registratie van de EETS-aanbieder, artikel 27 inzake de tolmelding aan de tolheffers of artikel 33 over verkeersbeleid en -managementgegevens), zullen de essentiële elementen worden opgenomen in de afzonderlijke wetgeving met betrekking tot een specifiek elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer (bijvoorbeeld de kilometerheffing).

Het is mogelijk dat voor een specifiek elektronisch tolheffingssysteem bij de gegevensverwerking een beroep wordt gedaan op een specifieke entiteit die noch de tolheffer, noch een dienstaanbieder is. De afzonderlijke wetgeving met betrekking tot de respectievelijke specifieke elektronische tolheffingssystemen de tussenkomst van een dergelijke entiteit regelen en zal in dat geval de rolverdeling tussen de actoren bepalen. In het kader van de kilometerheffing is Viapass bijvoorbeeld een dergelijke entiteit.

De bepalingen van de AVG blijven integraal van toepassing op de gegevensverwerkingen die plaatsvinden in het kader van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer, die op grond van dit voorontwerp van decreet, worden ingevoerd en georganiseerd,

waaronder bijvoorbeeld de verplichting om passende beveiligingsmaatregelen (artikel 32 AVG) te implementeren.

Artikel 34 doet geen afbreuk aan en vormt geen beperking van de rechten die betrokkenen hebben, maar vult deze rechten verder aan waar deze specifiek zijn onder richtlijn 2019/520. De rechten van betrokkenen volgend uit de AVG blijven aldus integraal van toepassing op de gegevensverwerkingen die plaatsvinden in het kader van dit voorontwerp van decreet, onder voorbehoud van de mogelijkheden voorzien in artikel 23 AVG.

Hoofdstuk 10. Bemiddeling

Artikelen 35 en 36

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

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

Artikel 35 geeft de bevoegdheid aan de Vlaamse Regering om al dan niet in samenwerking met de andere gewestregeringen een onafhankelijke bemiddelende instantie aan te wijzen met de taken en bevoegdheden zoals die zijn omschreven in artikel 11 en artikel 12, vierde lid van de richtlijn 2019/520. De richtlijn laat toe dat meer dan één bemiddelende instantie wordt aangeduid. Om die reden wordt niet voorzien in een verplichte afstemming met de andere gewesten, die niettemin om redenen van uniformiteit binnen België wel aangewezen is.

De verwerkingsverantwoordelijkheid in de zin van artikel 4, 7) van de algemene verordening gegevensbescherming zal samen met alle andere essentiële elementen van de verwerking worden bepaald in de regelgeving met betrekking tot het welbepaald elektronisch tolheffingssysteem in het kader waarvan de bemiddelende instantie dient op te treden.

Artikel 36 bepaalt nadere regels voor de bemiddelingsprocedure. Het betreft louter de minimumvoorwaarden zoals die door artikel 12 van de richtlijn 2019/520 zijn opgelegd, en het komt verder aan de bemiddelende instantie toe om een reglement van interne orde te voorzien.

Hoofdstuk 11 Slotbepalingen

Artikel 37

Deze overgangsbepaling stelt dat de bestaande registraties van EETS-aanbieders die plaatsvonden op grond van artikel 3 van de beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen, dienen te worden beschouwd als registraties op grond van artikel 10 van dit voorontwerp van decreet.

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

Artikel 38

Dit artikel heft de bepalingen op van de wet van 21 december 2006 tot omzetting van richtlijn 2004/52/CE van het Europees parlement en de raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer, voor zover zij regionale bevoegdheid betreffen.

Artikel 39

In dit artikel wordt de inwerkingtreding van het decreet vastgelegd op de datum van publicatie van dit decreet in het Belgisch Staatsblad.

Bijlagen

- Omzettingstabellen

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

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

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS