

## Exposé des motifs

### **Avant-projet de loi concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne**

Le présent avant-projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne (ci-après directive (UE) 2019/520).

#### **1. Historique et rappel en matière de télépéage**

La directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne avait pour objet de supprimer les barrières artificielles s'opposant au fonctionnement du marché intérieur, tout en permettant de mettre en œuvre différentes politiques de tarification routière. Il fut en effet jugé nécessaire de prévoir la généralisation du déploiement des systèmes de télépéage dans les Etats membres afin de disposer de systèmes interopérables adaptés au développement futur de la politique de tarification routière à l'échelle communautaire et aux évolutions techniques futures.

Cette directive a été transposée en droit national tant par les Etats membres ayant des systèmes de péages routiers que par les Etats membres n'en disposant pas. Au Luxembourg, cette directive a été transposée par le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.

Le Conseil d'Etat considérait ainsi dans son avis du 20 mars 2007 (N° 47.382) relatif au projet de règlement grand-ducal concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne que « *Nonobstant le fait de ne pas appliquer de péage pour l'utilisation de son réseau routier, notre pays est néanmoins obligé de mettre en œuvre la directive dans l'éventuelle perspective d'introduire à l'avenir également au Luxembourg un système de péage par analogie à l'approche poursuivie par nombre d'autres Etats membres de l'Union européenne. Pouvoir recourir dans cette hypothèse à un cadre technique harmonisé à l'échelon communautaire ne pourra s'avérer que propice .* »

La directive 2004/52/CE, de même que par ailleurs la directive (UE) 2019/ 520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne prévoyait la création d'un service européen de télépéage, mais elle n'affectait pas la décision fondamentale de l'Etat de percevoir un péage sur son réseau routier et ne concernait pas les

matières fiscales, l'objectif du service européen de télépéage étant d'assurer l'interopérabilité sur les plans technique, contractuel et procédural.

Des normes techniques garantissant la compatibilité technique entre les systèmes de télépéage basés sur la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz et sur des technologies de localisation par satellite et de communications mobiles, afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché, ont été établies et sont maintenues par la directive (UE) 2019/520.

L'interopérabilité des systèmes de télépéage européens, fondés sur des normes ouvertes et publiques, disponibles sur une base non discriminatoire à tous les fournisseurs de systèmes est ainsi être assurée.

Les possibilités offertes par l'interopérabilité contractuelle permettent d'envisager une simplification considérable pour les usagers de la route et de réaliser d'importantes économies sur le plan administratif pour les usagers de la route professionnels.

Sur le terrain, les systèmes de télépéage contribuent à la réduction du risque d'accidents et donc à l'amélioration de la sécurité routière, à la réduction des opérations en monnaie fiduciaire et à la diminution de la congestion aux gares de péages, particulièrement en cas de grande affluence. Ils permettent ainsi de réduire les effets néfastes pour l'environnement que provoquent l'attente, le redémarrage des voitures et la congestion, ainsi que l'effet sur l'environnement lié à l'implantation de nouvelles gares de péage ou à l'extension des gares de péages existantes.

Le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne a dû être modifié par un règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 afin d'intégrer une procédure à l'attention des personnes morales désireuses de devenir prestataire du Service européen de télépéage. Par cette modification les personnes morales sont en mesure de s'établir au Grand-Duché de Luxembourg et de se faire enregistrer en tant que tel, même si le Grand-Duché ne dispose pas d'un système de télépéage.

Cette modification a dû être faite sur demande de la Commission européenne afin que le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 réponde aux exigences de la décision de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques, prévoyant dans son article que les prestataires du Service européen de télépéage, c'est-à-dire les personnes morales qui donnent aux utilisateurs accès au Service européen de télépéage, doivent demander leur enregistrement dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils sont établis, de sorte que la procédure d'un tel enregistrement a dû être instaurée au Luxembourg.

Actuellement aucune demande d'enregistrement d'une telle personne morale n'a été formulée.

Il est encore à préciser que la transposition de la directive 2004/52/CE fut assurée par le biais d'un règlement grand-ducal pris sur base de la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et matière de transports.

Comme aucun système de péage routier n'existait au Grand-Duché, les dispositions de cette directive ne rentraient pas dans le champ d'application d'une loi existante, et comme la directive 2004/52/CE n'a pas pour objectif d'affecter la décision fondamentale d'un Etat membre de percevoir un péage sur son réseau

routier, cette directive a été transposée en droit national par voie de règlement grand-ducal sur base de la loi du 9 août 1971 précité.

Il n'est actuellement pas prévu d'instaurer sur le réseau routier luxembourgeois un péage quelconque, mais il est requis, comme l'a déjà démontré le passé, de transposer en droit national la directive UE 2019/520 dans son intégralité afin de répondre aux obligations au niveau européen et afin de disposer du cadre légal requis en cas d'instauration d'un système de péage, voire pour le cas de figure qu'un prestataire de Service européen de télépéage ait l'intention de s'implanter au Luxembourg.

La directive (UE) 2019/520 précitée traite également de la procédure d'échange d'informations sur le défaut de paiement de redevances routières. Cette procédure constitue un outil requis afin que les acteurs dans les différents Etats-membres auxquels un paiement d'une redevance routière est dû, puissent réclamer ces montants aux usagers de route dont les voitures sont immatriculées dans d'autres Etats membres. En ce qui concerne le Luxembourg, cet échange d'informations permettra à l'Administration des contributions directes d'identifier les contrevenants non-résidents en cas de non-paiement de l'Eurovignette.

Afin de garantir un maximum de sécurité juridique, et à défaut de base légale adéquate, et vu que plusieurs dispositions de la directive (UE) 2019/520 précitée sont susceptibles de relever de matières réservées à la loi, il convient de transposer cette directive par le biais d'une loi même si bien entendu, à l'état actuel, une large partie des dispositions ne trouvent actuellement pas application sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, à défaut d'instauration d'un quelconque péage sur le réseau routier ou autoroutier luxembourgeois.

## **2. Contenu et nouveautés de la directive 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne.**

La nouvelle directive comporte, tel que l'indique l'intitulé, à côté de l'interopérabilité des systèmes de télépéage encore le volet de l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne.

### **a. L'interopérabilité des systèmes de télépéage routier**

Les dispositions y relatives ne sont, comme prémentionné, actuellement pas applicables au Luxembourg, à défaut de perception de péage sur le réseau routier. Il est cependant possible qu'un prestataire de système européen de télépéage soit domicilié au Luxembourg, et c'est dans cette hypothèse qu'une procédure d'enregistrement avait été prévu par le règlement modifié du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne. Cette procédure est reprise par le présent projet.

Les autres nouveautés de la directive 2019/520, sont susceptibles de trouver application dès que des redevances routières liées à la distance parcourue par le véhicule, voire des redevances liées au passage

d'un véhicule par un point spécifique seront perçues au Luxembourg, le réseau routier, autoroutier ou l'ouvrage d'art concerné devenant dans cette hypothèse un secteur de service européen de télépéage (SET).

Sont mis en exergue deux nouveautés concernant les prestataires du SET.

- **L'accès des prestataires du SET aux secteurs à péage et leur rémunération**

Actuellement, les prestataires du SET doivent couvrir tous les secteurs à péage dans l'UE, ce qui n'est pas réaliste en pratique et est également très coûteux, alors que les utilisateurs du SET ne tirent pas forcément bénéfice de la couverture de tous les secteurs à péage.

La nouvelle directive autorise une couverture des secteurs à péage plus limitée.

Les prestataires du SET seront obligés de conclure des contrats couvrant tous les secteurs de SET dans un Etat membre donné dans les 24 mois suivant la conclusion du premier contrat dans cet Etat membre. Dans un délai de 36 mois suivant leur enregistrement, les prestataires du SET seront obligés de conclure des contrats de SET couvrant tous les secteurs de SET sur les territoires d'au moins quatre Etats membres. De plus, les prestataires du SET doivent rendre publiques les informations sur les secteurs de SET qu'ils couvrent ainsi que sur la politique appliquée lors de la conclusion de conventions avec les contribuables.

- **Les obligations de transparence des percepteurs de péages vis-à-vis des utilisateurs du SET et des prestataires du SET**

Mis à part la transparence susmentionnée sur le plan de la rémunération du prestataire de SET, toutes les remises ou réductions de péage offertes par un Etat membre de l'Union européenne ou un percepteur de péages aux utilisateurs d'équipements embarqués doivent également être transparentes, annoncées publiquement et disponibles dans les mêmes conditions aux clients des prestataires du SET.

Cette déclaration de secteur de SET ainsi que les adaptations à celle-ci doivent être publiées suffisamment à l'avance pour permettre aux prestataires du SET agréés d'adapter leurs constituants d'interopérabilité aux (nouvelles) exigences et pour pouvoir les agréer au plus tard un mois avant la date du lancement opérationnel du système (modifié).

- b) La procédure pour l'échange d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne.**

Le système d'échange d'informations relatives aux conducteurs qui ne s'acquittent pas des redevances routières, prévu dans la directive (UE) 2019/520 utilise les mêmes outils que le système employé pour l'échange d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière prévu dans la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, voire prévu dans la directive (UE) 2011/82 du Parlement européen et du Conseil facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Ces directives ont été transposées en droit national par la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

A l'instar de la directive 2015/413 (UE) et de la directive (UE) 2011/82 35, la directive (UE) 2019/520 servira à résoudre les problèmes d'identification des contrevenants non-résidents en cas de défaut de paiement de redevances routières. C'est dans un souci de cohérence et d'utilisation efficiente des ressources que le système prévu dans la directive (UE) 2019/520 est celui prévu par la directive (UE) 2011/82 et la directive (UE) 2015/413.

En ce qui concerne Luxembourg, cette procédure d'échange permettra d'identifier des non-résidents en cas de non paiement de l'Eurovignette suivant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

En effet à l'état actuel, il n'existe au Luxembourg pas d'autre obligation de paiement de redevance routière qui pourrait être visée par le mécanisme d'échange d'informations instauré par la directive (UE) 2019/520.

L'échange d'informations s'effectuera, comme pour la loi du 19 décembre 2014 précitée, à partir d'une application informatique existante, à savoir l'application informatique du système d'information européen concernant les véhicules et permis de conduire EUCARIS. Ce système EUCARIS a été instauré au Luxembourg en vertu de la loi du 19 février 2004 portant approbation du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et permis de conduire EUCARIS, signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

L'Administration des douanes et accises étant à considérer actuellement comme la seule entité au Luxembourg à percevoir actuellement des redevances routières visées par la directive (UE) 2019/520 par le biais de l'Eurovignette, c'est cette Administration qui sera désignée comme point de contact national pour l'échange des données.

Il est à noter que le principe de l'Eurovignette et de son paiement n'est pas affecté par le présent projet de texte, la finalité des dispositions de la directive et du présent projet de loi étant de permettre d'assurer par le biais du système EUCARIS existant, l'identification du véhicule ainsi que celle du propriétaire ou du détenteur du véhicule, non enregistré au Luxembourg, pour lequel un défaut de paiement a été établi suivant les dispositions de la loi modifiée du 24 février 1995.

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### Chapitre Ier – Dispositions générales

#### Art. 1. Objet et champ d'application

(1) La présente loi fixe les conditions nécessaires aux fins suivantes:

- a) assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage sur l'ensemble du réseau routier de l'Union européenne, urbain et interurbain, autoroutes, grands ou petits axes routiers, ouvrages divers, tels que tunnels ou ponts, et transbordeurs, et
- b) faciliter l'échange transfrontière de données d'immatriculation concernant les véhicules et les propriétaires ou détenteurs de véhicules pour lesquels il y a eu défaut de paiement de tout type de redevance routière dans l'Union européenne.

La présente loi s'applique sans préjudice des décisions des États membres de l'Union européenne de percevoir des redevances routières pour certains types de véhicules, et de déterminer le niveau de ces redevances ainsi que leur finalité.

(2) Les articles 3 à 21 ne s'appliquent pas:

- a) aux systèmes de péage routier qui ne sont pas électroniques au sens de l'article 2, point 10); et
- b) aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences des articles 3 à 21 seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

(3) La présente loi ne s'applique pas aux redevances de stationnement.

(4) L'objectif d'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans l'Union européenne est poursuivi au moyen d'un système européen de télépéage (SET), qui est complémentaire par rapport aux services nationaux de télépéage des États membres.

#### Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) «*service de péage*»: le service qui permet aux usagers d'utiliser un véhicule dans un ou plusieurs secteurs du SET en vertu d'un contrat unique et, au besoin, disposant d'un équipement embarqué, et qui comprend:
  - a) si nécessaire, la fourniture d'un équipement embarqué personnalisé aux usagers et l'assurance de la maintenance de ses fonctionnalités;
  - b) la garantie que le percepteur de péages reçoit le péage dû par l'utilisateur;
  - c) la fourniture des moyens de paiement à l'utilisateur ou l'acceptation d'un moyen de paiement existant;
  - d) la perception de péage auprès de l'utilisateur;
  - e) la gestion des relations de clientèle avec l'utilisateur; et
  - f) la mise en œuvre et le respect des politiques en matière de sécurité et de protection de la vie privée applicables aux systèmes de péage routier;
- 2) «*prestataire de services de péage*»: une entité juridique qui fournit des services de péage dans un ou plusieurs secteurs du SET pour une ou plusieurs classes de véhicules;
- 3) «*percepteur de péages*»: une entité publique ou privée qui prélève des péages pour la circulation des véhicules dans un secteur du SET;
- 4) «*percepteur de péages désigné*»: une entité publique ou privée qui a été nommée pour devenir le percepteur de péages dans un futur secteur du SET;
- 5) «*service européen de télépéage (SET)*»: le service de péage fourni, en vertu d'un contrat, par un prestataire du SET à un utilisateur du SET dans un ou plusieurs secteurs du SET;
- 6) «*prestataire du SET*»: une entité qui, en vertu d'un contrat distinct, donne accès au SET à un utilisateur du SET, transfère les péages au percepteur de péages concerné et qui est enregistrée par son État membre d'établissement;
- 7) «*utilisateur du SET*»: une personne physique ou morale qui dispose d'un contrat auprès d'un prestataire du SET afin d'accéder au SET;
- 8) «*secteur du SET*»: une route, un réseau routier, un ouvrage d'art, tel qu'un pont ou un tunnel, ou un transbordeur, au niveau duquel des péages sont perçus au moyen d'un système de télépéage routier;

- 9) «*système conforme au SET*»: l'ensemble des éléments d'un système de télépéage routier particulièrement nécessaires pour l'intégration des prestataires du SET dans le système et le fonctionnement du SET;
- 10) «*système de télépéage routier*»: un système de perception de péage dans le cadre duquel l'obligation qu'a l'utilisateur de payer le péage est exclusivement déclenchée par la détection automatique de la présence du véhicule à un certain endroit par communication à distance avec l'équipement embarqué dans le véhicule ou par reconnaissance automatique de la plaque d'immatriculation, et liée à cette détection ou reconnaissance;
- 11) «*équipement embarqué*»: l'ensemble complet de composants matériels et logiciels devant être utilisés dans le cadre du service de péage, qui est installé ou transporté à bord d'un véhicule afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir/transmettre des données à distance, soit en tant que dispositif séparé ou en tant qu'équipement intégré dans le véhicule;
- 12) «*prestataire de services principal*»: un prestataire de services de péage ayant des obligations spécifiques, comme l'obligation de signer des contrats avec tous les utilisateurs intéressés, ou des droits spécifiques, comme le droit à une rémunération spécifique ou à un contrat de longue durée garanti, différents des droits et obligations des autres prestataires de services;
- 13) «*constituant d'interopérabilité*»: tous les composants élémentaires, groupes de composants, sous-ensembles ou ensembles complets d'équipements intégrés ou destinés à être intégrés dans le SET, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du service, y compris les éléments matériels et immatériels comme les logiciels;
- 14) «*aptitude à l'emploi*»: la capacité d'un constituant d'interopérabilité à fournir et à maintenir une performance spécifiée lorsqu'il est en service et intégré de façon représentative dans le SET en relation avec le système d'un perceuteur de péages;
- 15) «*données du contexte de péage*»: les informations, définies par le perceuteur de péages responsable, qui sont nécessaires pour établir le péage dû au titre de la circulation d'un véhicule dans un secteur à péage particulier et conclure la transaction de péage;
- 16) «*déclaration de péage*»: une déclaration au perceuteur de péages, qui confirme la présence d'un véhicule dans un secteur du SET, dans un format convenu entre le prestataire de services de péage et le perceuteur de péages;
- 17) «*paramètres de classification du véhicule*»: les informations relatives au véhicule en fonction desquelles les péages sont calculés à partir des données du contexte de péage;
- 18) «*back-office*»: le système électronique central utilisé par le perceuteur de péages, un groupe de perceuteurs de péages qui ont créé une plateforme d'interopérabilité, ou le prestataire du SET pour collecter, traiter et transmettre les informations dans le cadre d'un système de télépéage routier;

- 19) «*système modifié en profondeur*»: un système de télépéage routier existant qui a fait ou fait l'objet d'un changement imposant aux prestataires du SET d'apporter aux constituants d'interopérabilité en service des modifications, telles que la reprogrammation ou l'adaptation des interfaces de leur back-office, d'une telle ampleur qu'un nouvel agrément est nécessaire;
- 20) «*agrément*»: le processus défini et géré par le percepteur de péages, auquel un prestataire du SET doit se soumettre avant de pouvoir fournir ce service dans un secteur du SET;
- 21) «*péage*» ou «*redevance routière*»: la redevance qui doit être acquittée par l'utilisateur de la route pour emprunter une route, un réseau routier, un ouvrage d'art, tel qu'un pont ou un tunnel, ou un transbordeur, bien déterminés;
- 22) «*défaut de paiement d'une redevance routière*»: l'infraction par laquelle un usager de la route ne s'acquitte pas d'une redevance routière dans un État membre, au sens des dispositions nationales de cet État membre;
- 23) «*État membre d'immatriculation*»: l'État membre de l'Union européenne dans lequel est immatriculé le véhicule pour lequel la redevance routière doit être acquittée;
- 24) «*point de contact national*»: une autorité compétente d'un État membre désignée pour l'échange transfrontière de données relatives à l'immatriculation des véhicules dans le cadre de la présente loi;
- 25) «*recherche automatisée*»: une procédure d'accès en ligne permettant de consulter les bases de données d'un, de plusieurs, ou de tous les États membres;
- 26) «*véhicule*»: un véhicule motorisé ou un ensemble de véhicules articulés destiné à servir ou utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises;
- 27) «*détenteur du véhicule*»: la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'État membre d'immatriculation;
- 28) «*véhicule utilitaire lourd*»: un véhicule ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes;
- 29) «*véhicule utilitaire léger*»: un véhicule ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes.

### **Art. 3. Solutions technologiques**

(1) Tous les nouveaux systèmes de télépéage routier mis en place sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué recourent à une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage:

- a) localisation par satellite;
- b) communications mobiles;
- c) micro-ondes de 5,8 GHz.

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

(2) Les équipements embarqués qui utilisent la technologie de la localisation par satellite et sont mis sur le marché après le 19 octobre 2021 sont compatibles avec les services de localisation fournis par le système Galileo et le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS).

(3) Sans préjudice du paragraphe 5, les prestataires du SET mettent à la disposition des usagers du SET un équipement embarqué qui peut fonctionner avec les systèmes de télépéage routier concernés en service dans les États membres de l'Union européenne et recourant aux technologies visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, premier alinéa, et qui est interopérable et capable de communiquer avec tous ces systèmes.

(4) L'équipement embarqué peut utiliser ses propres matériels et logiciels, utiliser des éléments d'autres matériels et logiciels présents dans le véhicule, ou les deux à la fois. Aux fins de la communication avec les autres systèmes matériels présents dans le véhicule, l'équipement embarqué peut recourir à des technologies autres que celles énumérées au paragraphe 1<sup>er</sup>, premier alinéa, pour autant que la sécurité, la qualité de service et la protection de la vie privée soient assurées.

Un équipement embarqué du SET peut faciliter des services autres que la perception du péage, pour autant que l'exploitation de ces services n'interfère pas avec les services de péage dans un secteur du SET.

(5) Sans préjudice du droit des États membres de l'Union européenne de mettre en place des systèmes de télépéage routier pour les véhicules utilitaires légers basés sur la localisation par satellite ou les communications mobiles, les prestataires du SET peuvent, jusqu'au 31 décembre 2027, fournir aux utilisateurs de véhicules utilitaires légers des équipements embarqués pouvant fonctionner avec la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz uniquement, à utiliser dans des secteurs du SET qui ne requièrent pas le recours aux technologies de localisation par satellite ou de communications mobiles.

## **Chapitre II - Principes généraux du Service européen de télépéage**

### **Art. 4. Enregistrement des prestataires du SET**

Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, ci-après « le ministre » accorde l'enregistrement aux entités établies au Grand-Duché de Luxembourg dans le registre prévu à l'article 20. Les entités qui demandent l'inscription doivent démontrer qu'elles satisfont aux exigences suivantes:

- a) détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente;

- b) disposer des équipements techniques et de la déclaration « CE » ou d'un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité aux spécifications;
- c) justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans d'autres domaines pertinents;
- d) avoir la capacité financière appropriée;
- e) tenir à jour un plan de gestion globale des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins;
- f) jouir d'une bonne réputation.

#### **Art. 5. Droit et obligations des prestataires de SET**

(1) Les prestataires du SET enregistrés conformément à l'article 4 concluent des contrats de SET couvrant tous les secteurs du SET sur le territoire d'au moins quatre États membres de l'Union européenne dans les trente-six mois suivant leur enregistrement conformément à l'article 4. Ces prestataires du SET concluent des contrats couvrant tous les secteurs du SET dans un État membre de l'Union européenne donné dans les vingt-quatre mois suivant la conclusion du premier contrat dans cet État membre, sauf pour les secteurs du SET pour lesquels les percepteurs de péages responsables ne respectent pas l'article 6, paragraphe 3.

(2) Les prestataires du SET enregistrés conformément à l'article 4 garantissent à tout moment la couverture de tous les secteurs du SET une fois les contrats conclus. Un prestataire du SET, lorsqu'il n'est pas en mesure de garantir la couverture d'un secteur du SET parce que le percepteur de péages ne respecte pas les dispositions de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne (ci-après la directive (UE) 2019/520), rétablit la couverture du secteur concerné dans les meilleurs délais.

(3) Les prestataires du SET enregistrés conformément à l'article 4 publient des informations sur les secteurs du SET qu'ils couvrent et toute modification à cet égard, ainsi que, dans un délai d'un mois à compter de l'enregistrement, le détail des projets concernant l'éventuelle extension de leurs services à d'autres secteurs du SET, avec des mises à jour annuelles.

(4) Les prestataires du SET enregistrés conformément à l'article 4 ou qui assurent le SET, mettent à disposition des utilisateurs du SET un équipement embarqué qui satisfait aux exigences de la présente loi, ainsi que de la loi modifiée du 27 juin 2016 concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques et de la loi modifiée du 27 juin 2016 concernant la compatibilité électromagnétique. Le ministre peut demander aux prestataires du SET concernés la preuve que ces exigences sont satisfaites.

(5) Les prestataires du SET qui assurent le SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg tiennent une liste des équipements embarqués invalidés liés à leurs contrats de SET avec des utilisateurs du SET. Ces listes sont tenues à jour en stricte conformité avec les règles de l'Union sur la protection des données à caractère personnel énoncées, en particulier, dans le règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) et dans la loi modifiée du 30 mai 2005 concernant la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques.

(6) Les prestataires du SET enregistrés conformément à l'article 4 rendent publiques leurs conditions contractuelles vis-à-vis des utilisateurs du SET.

(7) Les prestataires du SET qui assurent le SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg fournissent aux percepteurs de péages les informations qui leur sont nécessaires pour calculer et appliquer le péage aux véhicules des utilisateurs du SET, ou fournissent aux percepteurs de péages toutes les informations nécessaires pour leur permettre de vérifier le calcul du péage appliqué aux véhicules des utilisateurs du SET par les prestataires du SET.

(8) Les prestataires du SET qui assurent le SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg coopèrent avec les percepteurs de péages dans leurs efforts d'identification des contrevenants présumés. Lorsqu'il y a lieu de soupçonner un défaut de paiement d'une redevance routière, le percepteur de péages doit obtenir, du prestataire du SET, les données relatives au véhicule concerné par le soupçon de défaut de paiement d'une redevance routière et au propriétaire ou au détenteur de ce véhicule qui est client du prestataire du SET. Le prestataire du SET fait en sorte que ces données soient disponibles instantanément.

Le percepteur de péages ne divulgue pas ces données à un autre prestataire de services de péage. Lorsque le percepteur de péages forme une entité avec un prestataire de services de péage, les données sont utilisées aux seules fins de l'identification des personnes soupçonnées d'avoir commis une infraction, ou conformément à l'article 28, paragraphe 3.

(9) Un percepteur de péages responsable d'un secteur du SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg doit être en mesure d'obtenir d'un prestataire du SET des données relatives à tous les véhicules qui appartiennent à des clients du prestataire du SET ou sont détenus par ceux-ci et qui, au cours d'une période donnée, ont roulé sur le secteur du SET dont le percepteur de péages est responsable, ainsi que des données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs de ces véhicules, pour autant que le percepteur de péages en ait besoin pour se conformer à ses obligations envers les autorités fiscales. Le prestataire du SET doit communiquer les données sollicitées au plus tard deux jours après en avoir reçu la demande. Le percepteur de péages ne divulgue pas ces données à un autre prestataire de services de péage. Lorsque le percepteur de péages forme une entité avec un prestataire de services de péage, les données sont utilisées aux seules fins de permettre au percepteur de péage de se conformer à ses obligations envers les autorités fiscales.

(10) Les données communiquées par les prestataires du SET aux percepteurs de péages sont traitées en conformité avec les règles de l'Union européenne sur la protection des données à caractère personnel prévues par le règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) et en conformité avec la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale et en conformité avec la loi modifiée du 30 mai 2005 concernant la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques.

## **Art. 6. Droits et obligations des percepteurs de péages**

(1) Lorsqu'un secteur de SET ne remplit pas les conditions techniques et procédurales d'interopérabilité du SET établies par la présente loi, les mesures sont prises pour veiller à ce que le percepteur de péages responsable analyse le problème avec les parties intéressées et, lorsque cela relève de sa responsabilité, prenne des mesures correctrices afin d'assurer l'interopérabilité de son système de péage avec le SET. Le cas échéant le registre visé à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup>, est mis à jour en ce qui concerne les informations visées au point a) de ce même article.

(2) Le percepteur de péages responsable d'un secteur de SET établit et tient à jour une déclaration de secteur de SET fixant les conditions générales d'accès des prestataires du SET à leurs secteurs à péage, conformément à l'acte adopté par la Commission européenne conformément à l'article 6 paragraphe 9 de la directive (UE) 2019/520

Lorsqu'un nouveau système de télépéage routier est créé sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, le percepteur de péages désigné responsable par le ministre pour ce système est tenu de publier la déclaration de secteur de SET suffisamment à l'avance pour permettre l'agrément des prestataires du SET intéressés au moins un mois avant le lancement opérationnel du nouveau système, compte dûment tenu de la longueur de la procédure d'évaluation de la conformité avec les spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité visés à l'article 15, paragraphe 1<sup>er</sup>.

Lorsqu'un système de télépéage routier est modifié en profondeur, le percepteur de péages compétent pour ce système publie la déclaration de secteur de SET actualisée suffisamment à l'avance pour permettre aux prestataires du SET déjà agréés d'adapter leurs constituants d'interopérabilité aux nouvelles exigences et d'obtenir un nouvel agrément au plus tard un mois avant le lancement opérationnel du système modifié, compte dûment tenu de la longueur de la procédure d'évaluation de la conformité avec les spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité visés à l'article 15, paragraphe 1.

(3) Les percepteurs de péages responsables de secteurs de SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg acceptent, sans discrimination, tout prestataire du SET demandant à fournir le SET dans lesdits secteurs de SET.

L'acceptation d'un prestataire du SET dans un secteur de SET est déterminée par le respect, par le prestataire, des obligations et des conditions générales énoncées dans la déclaration de secteur de SET.

Les percepteurs de péages n'exigent pas des prestataires du SET qu'ils recourent à des processus ou solutions techniques spécifiques qui portent atteinte à l'interopérabilité des constituants d'interopérabilité du prestataire du SET avec des systèmes de télépéage routier dans d'autres secteurs de SET.

Si un percepteur de péages et un prestataire du SET ne peuvent parvenir à un accord, l'affaire peut être portée devant l'organe de conciliation compétent dans le secteur à péage concerné.

(4) Les contrats conclus entre le percepteur de péages et le prestataire du SET, en ce qui concerne la prestation du SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg doivent permettre la transmission directe de la facture du péage du prestataire du SET à l'utilisateur du SET.

Le percepteur de péages peut exiger du prestataire du SET qu'il émette une facture adressée à l'utilisateur au nom et pour le compte du percepteur de péages, et le prestataire donne suite à cette demande.

(5) Le péage demandé par les percepteurs de péages aux utilisateurs du SET ne doit pas excéder le péage national ou local correspondant.

(6) Les percepteurs de péages acceptent dans leurs secteurs de SET tout équipement embarqué opérationnel des prestataires du SET avec lesquels ils sont liés par des relations contractuelles, qui a été certifié conformément à la procédure définie dans les actes d'exécution visés à l'article 15, paragraphe 7, de la directive (UE) 2019/520 et qui ne figure pas sur une liste d'équipements embarqués invalidés visée à l'article 5, paragraphe 5.

(7) En cas de dysfonctionnement du SET imputable au percepteur de péages, celui-ci fournit un service en mode dégradé permettant aux véhicules dotés de l'équipement visé au paragraphe 6 de circuler en sécurité, en subissant un retard minime et sans être soupçonné d'un défaut de paiement d'une redevance routière.

(8) Les percepteurs de péages sont tenus de collaborer sans discrimination avec les prestataires du SET ou les fabricants ou les organismes notifiés en vue d'évaluer l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans leurs secteurs de SET.

#### **Art. 7. Rémunération**

(1) Les prestataires du SET ont droit à une rémunération de la part du percepteur de péages.

(2) La méthode utilisée pour déterminer la rémunération des prestataires du SET doit être transparente, non discriminatoire et identique pour tous les prestataires du SET agréés pour un secteur de SET donné. Cette méthode doit être publiée dans le cadre des conditions commerciales de la déclaration de secteur de SET.

(3) Pour les secteurs de SET avec un prestataire de services principal, la méthode de calcul de la rémunération des prestataires du SET doit suivre la même structure que la rémunération de services comparables fournis par le prestataire de services principal. Le montant de la rémunération des prestataires du SET peut varier de la rémunération du prestataire de services principal pour autant que cela soit justifié par:

- a) le coût d'exigences et d'obligations spécifiques du prestataire de services principal et non des prestataires du SET; et
- b) La nécessité de déduire de la rémunération des prestataires du SET les redevances fixes imposées par le percepteur de péages sur la base des coûts encourus par celui-ci pour fournir, exploiter et tenir à jour un système conforme au SET dans son secteur à péage, y compris les coûts d'agrément, lorsque ces coûts ne sont pas compris dans le péage.

#### **Art. 8. Péages**

(1) Lorsqu'aux fins d'établir le tarif de péage applicable à un véhicule donné, il existe une divergence entre la classification du véhicule utilisée par le prestataire du SET et celle déterminée par le percepteur de péages, cette dernière doit prévaloir, à moins qu'une erreur ne puisse être établie.

(2) Un percepteur de péages peut exiger un paiement d'un prestataire du SET pour toute déclaration de péage justifiée et pour toute non-déclaration de péages justifiée concernant tout compte d'utilisateur du SET géré par ce prestataire du SET.

(3) Lorsqu'un prestataire du SET a transmis à un percepteur de péages une liste d'équipements embarqués invalidés visée à l'article 5, paragraphe 5, le prestataire du SET ne peut plus être tenu pour responsable des péages encourus du fait de l'utilisation de ces équipements. Le nombre d'entrées sur la liste des équipements embarqués invalidés, le format de la liste et sa fréquence de mise à jour sont convenus entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET.

(4) Dans les systèmes de péage par micro-ondes, les percepteurs de péages sont tenus de communiquer aux prestataires du SET des déclarations de péage justifiées pour les péages dus par leurs utilisateurs du SET respectifs.

#### **Art. 9. Comptabilité**

Les entités juridiques qui sont des prestataires de services de péage sont obligées de tenir une comptabilité qui permet une distinction claire entre les coûts et les recettes liés à la fourniture de services de péage et ceux liés à d'autres activités. L'information sur les coûts et les recettes liés à la fourniture de services de péage est communiquée, sur demande, au ministre. Les subventions croisées entre les activités exercées en tant que prestataire de services de péage et d'autres activités ne sont pas autorisées.

#### **Art. 10. Droits et obligations des utilisateurs du SET**

(1) Les utilisateurs du SET ont la possibilité de souscrire au SET par l'intermédiaire de tout prestataire du SET indépendamment de leur nationalité, de l'État membre de l'Union européenne où ils résident ou de l'État membre de l'Union européenne où le véhicule est immatriculé. Lorsqu'ils souscrivent un contrat, les utilisateurs du SET sont dûment informés des moyens de paiement valides et, conformément au règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), en conformité avec la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale et en conformité avec la loi modifiée du 30 mai 2005 concernant la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques

(2) Le paiement d'un péage par un utilisateur du SET au prestataire du SET est réputé éteindre les obligations de paiement de l'utilisateur du SET envers le percepteur de péages concerné.

Si deux équipements embarqués, ou plus, sont installés ou transportés à bord d'un véhicule, il incombe à l'utilisateur du SET d'utiliser ou d'activer l'équipement embarqué pertinent pour le secteur de SET concerné.

#### **Chapitre III – Organe de conciliation**

#### **Art. 11. Établissement et fonctions**

(1) Dès l'existence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg d'au moins un secteur de SET, est institué un organe de conciliation afin de faciliter la médiation entre les percepteurs de péages disposant d'un secteur de SET et les prestataires du SET liés par contrat ou en cours de négociations contractuelles avec ces percepteurs de péages.

(2) L'organe de conciliation est en particulier habilité à vérifier que les conditions contractuelles appliquées par un percepteur de péages aux prestataires du SET ne sont pas discriminatoires. Il est habilité à vérifier que les prestataires du SET sont rémunérés conformément aux principes énoncés à l'article 7.

(3) L'organe de conciliation institué en vertu du paragraphe 1<sup>er</sup>, de par sa structure organisationnelle et juridique, doit être indépendant des intérêts commerciaux des percepteurs de péages et des prestataires de services de péage.

#### **Art. 12. Procédure de médiation**

(1) Dès l'existence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg d'au moins un secteur de SET, est établie une procédure de médiation afin de permettre à un percepteur de péages ou à un prestataire du SET de demander à l'organe de conciliation compétent d'intervenir dans tout différend concernant leurs relations ou négociations contractuelles.

(2) La procédure de médiation visée au paragraphe 1<sup>er</sup> requiert que l'organe de conciliation indique, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande d'intervention, s'il est en possession de tous les documents nécessaires à la médiation.

(3) La procédure de médiation visée au paragraphe 1<sup>er</sup> requiert que l'organe de conciliation rende son avis concernant le différend au plus tard six mois après réception de la demande d'intervention.

(4) Afin de lui faciliter la tâche, l'organe de conciliation dispose du pouvoir de demander les informations pertinentes aux percepteurs de péages, aux prestataires du SET et à toute tierce partie contribuant à la prestation du SET dans l'État membre concerné.

(5) Dans l'hypothèse de l'existence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg d'au moins un secteur de SET, le ministre et la Commission européenne prend les mesures nécessaires pour assurer l'échange d'informations entre les organes de conciliation en ce qui concerne leurs travaux, leurs principes directeurs et leurs pratiques.

### **Chapitre IV – Dispositions techniques**

#### **Art. 13. Service continu unique**

Le « SET » est fourni aux utilisateurs en tant que service continu unique.

Cela signifie que:

- a) une fois que les paramètres de classification du véhicule, y compris les paramètres variables, ont été stockés ou déclarés ou les deux, aucune autre intervention humaine à l'intérieur du véhicule n'est nécessaire au cours d'un trajet à moins qu'il n'y ait modification des caractéristiques du véhicule; et
- b) l'interaction entre l'utilisateur et un équipement embarqué particulier reste la même quel que soit le secteur de SET.

#### **Art. 14. Éléments supplémentaires concernant le SET**

(1) L'interaction entre utilisateurs du SET et percepteurs de péages dans le cadre du SET est limitée au processus de facturation conformément à l'article 6, paragraphe 4, et aux processus de contrôle. Les interactions entre utilisateurs et prestataires du SET, ou leur équipement embarqué, peuvent être spécifiques à chaque prestataire du SET sans compromettre l'interopérabilité du SET.

(2) Le ministre peut exiger que les prestataires de services de péage, y compris les prestataires du SET fournissent, à demande d'une autorité d'un État membre, des données de trafic concernant leurs clients, sous réserve de conformité aux règles applicables en matière de protection des données. Ces données ne sont utilisées par les États membres qu'aux fins des politiques en matière de circulation et dans un but d'amélioration de la gestion du trafic, et elles ne sont pas utilisées pour identifier les clients.

#### **Art. 15. Constituants d'interopérabilité**

(1) Lorsqu'un nouveau système de télépéage est créé, le percepteur de péages responsable du système établit et publie dans la déclaration de secteur de SET la planification détaillée de la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, ce qui permet l'agrément des prestataires du SET concernés au plus tard un mois avant le lancement opérationnel du nouveau système.

Lorsqu'un système de télépéage routier installé sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg fait l'objet d'une modification en profondeur, le percepteur de péages responsable du système établit et publie dans la déclaration de secteur de SET, en plus des éléments visés au premier alinéa, la planification détaillée de la réévaluation de la conformité aux spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité des prestataires du SET déjà agréés pour le système avant qu'il ne soit modifié en profondeur. La planification permet le renouvellement de l'agrément des prestataires du SET concernés au plus tard un mois avant le lancement opérationnel du système modifié.

Le percepteur de péages respecte cette planification.

(2) Chaque percepteur de péages responsable d'un secteur de SET met en place un environnement de test qui permet au prestataire du SET, ou à ses mandataires, de vérifier que ses équipements embarqués sont aptes à l'emploi dans le secteur de SET du percepteur de péages et d'obtenir une certification des résultats concluants des tests concernés. Les percepteurs de péages ont le droit de mettre en place un environnement de test unique pour plusieurs secteurs de SET et il est permis à un mandataire de vérifier l'aptitude à l'emploi d'un type d'équipements embarqués pour le compte de plusieurs prestataires du SET.

Les percepteurs de péages ont le droit de demander aux prestataires du SET ou à leurs mandataires d'assumer le coût des tests concernés.

(3) La mise sur le marché, aux fins d'utilisation dans le cadre du SET, de constituants d'interopérabilité qui portent le marquage « CE » ou qui sont couverts par une déclaration de conformité aux spécifications ou une déclaration d'aptitude à l'emploi, ou les deux ne peut ni être interdite, ni être limitée, ni être empêchée. En particulier, il est interdit d'exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure de contrôle de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi ou les deux.

## **Chapitre V – Clauses de sauvegarde**

### **Art.16. Procédure de sauvegarde**

(1) Lorsque des constituants d'interopérabilité portant le marquage « CE » et mis sur le marché risquent, lorsqu'ils sont utilisés conformément à leur destination, de ne pas satisfaire aux exigences applicables, le ministre prend toutes les mesures nécessaires pour limiter leur domaine d'application, en interdisant l'emploi ou les retirer du marché. Le ministre informe immédiatement la Commission européenne des mesures qu'il a prises et motive sa décision en précisant notamment si la non-conformité résulte:

- a) d'une mauvaise application des spécifications techniques; ou
- b) d'une insuffisance des spécifications techniques.

(2) Lorsqu'un constituant d'interopérabilité portant le marquage « CE » ne satisfait pas aux exigences d'interopérabilité, le ministre exige du fabricant ou de son mandataire établi dans l'Union européenne qu'il remette le constituant d'interopérabilité en conformité aux spécifications ou rétablisse son aptitude à l'emploi, ou les deux, dans les conditions fixées par la présente loi et en informe la Commission européenne et les autres États membres.

### **Art. 17. Transparence et évaluations**

Toute décision prise par le ministre ou par un percepteur de péages concernant l'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et toute décision prise conformément à l'article 16 sont motivées de façon précise. Elles sont notifiées dans les meilleurs délais au fabricant et au prestataire du SET concernés ou à leurs mandataires, avec l'indication des voies de recours ouvertes et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits, prévus par la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif et par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives.

## **CHAPITRE VI – Dispositions administratives**

### **Art. 18. Bureau de contact unique**

Dès l'existence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg d'au moins deux secteurs de SET, un bureau de contact unique pour les prestataires du SET est désigné par le ministre. Ce dernier publie les coordonnées de ce bureau au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg et les communique, sur

demande, aux prestataires du SET intéressés. Dans l'hypothèse qu'un prestataire du SET le demande, le bureau de contact facilite et coordonne des contacts administratifs précoces entre le prestataire du SET et les percepteurs de péages responsables des secteurs de SET. Le bureau de contact peut être une personne physique ou un organe public ou privé.

#### **Art. 19. Organismes notifiés**

(1) Le ministre notifie à la Commission et aux autres États membres de l'Union européenne tous les organismes autorisés à effectuer ou superviser la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi visée dans les actes d'exécution visés à l'article 15, paragraphe 7 de la directive (UE) 2019/520 en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification préalablement obtenu auprès de la Commission. La Commission publie au Journal officiel de l'Union européenne la liste de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leur domaine de compétence, et en assure la mise à jour.

(2) Le ministre applique les critères figurant dans les actes délégués visés à l'article 19 paragraphe 5 de la directive (UE) 2019/520 pour l'évaluation des organismes candidats à la notification. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes applicables sont réputés répondre auxdits critères.

(3) Le ministre retire l'agrément d'un organisme si celui-ci ne remplit plus les critères prévus dans les actes délégués visés au paragraphe 5 de l'article 19 de la directive précitée. Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres de l'Union européenne.

(4) Lorsque le ministre estime qu'un organisme notifié par un autre État membre de l'Union européenne ne satisfait pas aux critères prévus dans les actes délégués visés au paragraphe 5 de l'article 19 de la directive précitée, il saisit le comité du télépéage visé à l'article 31, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive précitée de la question. À la lumière de l'avis de ce comité, la Commission européenne informe l'État membre qui a notifié l'organisme concerné, de toutes les modifications qui sont nécessaires pour que l'organisme notifié puisse conserver le statut qui lui a été reconnu.

#### **Art 20. Le registre**

(1) Aux fins de l'application de la présente loi, le ministre tient un registre électronique national ayant l'adresse [www.registre-SET.public.lu](http://www.registre-SET.public.lu) où sont consignés:

- a) les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant:
  1. les percepteurs de péages correspondants,
  2. les technologies de perception de péage employées,
  3. les données du contexte de péage,
  4. la déclaration de secteur de SET,
  5. les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg;
- b) les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 4; et

- c) les coordonnées du bureau de contact unique visé à l'article 18, pour le SET, y compris une adresse électronique de contact et un numéro de téléphone.

(2) Dans les trente jours qui suivent la date anniversaire de l'inscription sur le registre, les prestataires de SET transmettent au ministre, conformément à ses instructions, un dossier d'information démontrant qu'ils satisfont toujours aux conditions visées à l'article 4, points a), d), e) et f). Le registre contient également les conclusions de l'audit visé à l'article 4, point e). De même, les prestataires de SET font, auprès du ministre, une déclaration annuelle concernant leur couverture de secteurs SET.

Le ministre peut, à tout moment, demander au prestataire de SET de lui transmettre, dans un délai d'un mois, tout document nécessaire à l'application de la présente loi, dont notamment les conclusions de l'audit prévu à l'article 4, point e).

Le ministre ne peut être tenu responsable des actions des prestataires du SET figurant sur son registre.

(3) Par une décision motivée, le ministre peut rayer du registre le prestataire de SET en cas de non-respect par ce dernier des exigences visées aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2.

(4) La décision portant retrait du registre est susceptible d'un recours devant le tribunal administratif, qui statue comme juge du fond.

(5) À la fin de chaque année civile, le ministre communique, par voie électronique, à la Commission européenne les registres des secteurs de SET et des prestataires du SET. La Commission européenne met ces informations à la disposition des autres États membres. Toute incohérence par rapport à la réalité dans un État membre est portée à la connaissance de l'État membre d'enregistrement et de la Commission européenne.

## **CHAPITRE VII - Systèmes pilotes**

### **Art. 21. Systèmes de péage pilotes**

(1) Pour permettre l'évolution technique du SET, le ministre peut autoriser à titre temporaire, sur des parties limitées de secteurs à péage et parallèlement au système conforme au SET, des systèmes de péage pilotes intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne respectent pas l'une ou plusieurs des dispositions de la présente loi.

(2) Les prestataires du SET ne sont pas tenus de participer aux systèmes de péage pilotes.

(3) Avant le lancement d'un système de péage pilote, le ministre demande l'autorisation de la Commission européenne. La Commission européenne délivre l'autorisation ou la refuse, sous la forme d'une décision, dans un délai de six mois à compter de la réception de la demande. La Commission européenne peut refuser l'autorisation si le système de péage pilote peut nuire au bon fonctionnement du système de télépéage routier régulier ou du SET. L'autorisation est accordée pour une période initiale ne pouvant dépasser trois ans.

## **CHAPITRE VIII – Échange d'informations sur le défaut de paiement de redevances routières**

## **Art. 22. Défauts de paiement de redevances routières susceptibles de donner lieu à un échange d'informations**

(1) Pour autant que le Grand-Duché de Luxembourg est l'État membre sur le territoire du Grand-Duché duquel, le défaut de paiement du droit d'usage pour véhicules utilitaires dû suivant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 (ci-après la loi modifiée du 24 février 1995) a été constaté, ce défaut de paiement est susceptible de donner lieu à une communication de données intervenant dans les conditions et modalités de l'article 24.

(2) Pour autant que le défaut de paiement de redevances routières a eu lieu sur le territoire d'un autre État membre, il est susceptible de donner lieu à une communication de données intervenant dans les conditions et selon les modalités de l'article 24.

## **Art. 23. Point de contact national**

Les fonctionnaires affectés ou détachés à l'unité désignée à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises assument la fonction de point de contact national.

## **Art. 24. Procédure pour l'échange d'informations entre États membres**

(1) Afin de permettre l'identification du véhicule ainsi que du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule pour lequel un défaut de paiement d'une redevance routière a été établi, les points de contact nationaux des autres États membres de l'Union européenne, ainsi que les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 23 sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des recherches automatisées:

- a) les données relatives aux véhicules et
- b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points a) et b) nécessaires pour effectuer une recherche automatisée sont conformes à l'annexe I de la directive 2019/520.

(2) Lorsque le point de contact national visé à l'article 23 effectue une recherche automatisée sous la forme d'une demande sortante, le point de contact national après avoir constaté un défaut de paiement d'une redevance routière, utilise un numéro d'immatriculation complet.

Ces recherches automatisées sont effectuées dans le respect des procédures visées au chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI et aux exigences de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 23 utilisent les données obtenues afin d'établir qui est responsable du défaut de paiement de cette redevance.

(3) La transmission des données effectuée par le point de contact luxembourgeois visé à l'article 23 au point de contact national de l'Etat membre où le défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté, est faite à partir du « Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000, ainsi que des versions modifiées de cette application, dans le respect de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 et du chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI

#### **Art. 25. Lettre de notification relative au défaut de paiement d'une redevance routière**

(1) Lorsque les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 23 constatent le défaut de paiement de la redevance routière due conformément à la loi modifiée du 24 février 1995 ils en informent par lettre de notification le propriétaire ou le détenteur du véhicule ou toute autre personne identifiée soupçonnée de ne pas s'être acquitté de la redevance routière.

Les informations communiquées comprennent, conformément au droit national, les conséquences juridiques du défaut de paiement de la redevance routière visée au paragraphe 1<sup>er</sup> sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Sont inclus dans la lettre de notification toutes les informations pertinentes, notamment la nature, le lieu, la date et l'heure de ce défaut de paiement de la redevance routière, la référence des textes de droit national qui ont été enfreints, les droits de recours et d'accès à l'information et la sanction ainsi que, s'il y a lieu, des informations sur le dispositif utilisé pour détecter le défaut de paiement d'une redevance routière. À cette fin, la lettre de notification est établie sur la base du modèle figurant à l'annexe II de la directive 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne.

(3) La lettre de notification est rédigée dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans l'une des langues officielles de l'État membre d'immatriculation, afin de garantir le respect des droits fondamentaux.

#### **Art. 26. Procédures de suivi par les entités chargées de la perception**

(1) : Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, visés à l'article 23, dès qu'un défaut de paiement d'une redevance routière due conformément à la loi modifiée du 24 février 1995 a été constaté, respectent lors de l'utilisation des données obtenues dans le cadre de la procédure visée à l'article 24 paragraphe 1<sup>er</sup> les conditions suivantes :

- a) les données transférées sont limitées à ce qui est nécessaire pour obtenir le paiement de la redevance routière due;
- b) la procédure mise en œuvre par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises pour obtenir le paiement de la redevance routière due est conforme à la procédure prévue à l'article 25;
- c) le respect de l'ordre de paiement émis met un terme au défaut de paiement d'une redevance routière.

(2) Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 23 utilisent ces données dans le seul but d'obtenir le paiement de la redevance routière due et les suppriment immédiatement

une fois le paiement de la redevance effectué ou, si le défaut de paiement persiste, dans un délai de 3 ans après le transfert des données.

#### **Art. 27. Rapports communiqués par les États membres à la Commission européenne**

Le ministre ayant les finances dans ses attributions adresse un rapport complet à la Commission européenne au plus tard le 19 avril 2023, et tous les trois ans par la suite.

Le rapport complet indique le nombre de recherches automatisées effectuées à la suite de défauts de paiement de redevances routières survenues et ayant été adressées au point de contact national de l'État membre d'immatriculation, ainsi que le nombre de demandes ayant échoué.

Le rapport complet inclut également une description de la situation au niveau national concernant la suite donnée aux défauts de paiement de redevances routières, sur la base de la proportion de tels défauts de paiement de redevances routières ayant fait l'objet de lettres de notification.

#### **Art. 28. Protection des données**

(1) Le règlement (UE) 2016/679, la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale et la loi modifiée du 30 mai 2005 concernant la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques sont applicables aux données à caractère personnel traitées en vertu de la présente loi.

(2) Le traitement des données à caractère personnel aux fins des articles 24 et 25 se limite aux types de données énumérées dans l'annexe I de directive (UE) 2019/520.

Le point de contact national visé à l'article 23 veille que les données à caractère personnel soient exactes et tenues à jour, et que les demandes de rectification ou d'effacement soient traitées dans les meilleurs délais.

Le délai pour la conservation des données à caractère personnel est fixé à 3 ans conformément à l'article 26 paragraphe 2.

Les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente loi ne sont utilisées qu'aux fins de permettre l'identification du véhicule ainsi que du propriétaire ou du détenteur du véhicule pour lequel un défaut de paiement d'une redevance routière a été établi dans le cadre des articles 24 et 25.

Les intéressés bénéficient des droits d'information, d'accès, de rectificatif, d'effacement et de restriction du traitement, le droit de déposer une plainte auprès de la Commission nationale pour la protection des données, un droit à réparation et un droit à un recours juridictionnel effectif prévus dans le règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ou, le cas échéant, dans la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données.

(3) Le présent article n'a pas d'incidence sur la possibilité de limiter la portée des obligations et des droits prévus dans certaines dispositions du règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) conformément à l'article 22 dudit règlement pour les finalités énumérées au paragraphe 1er de cet article.

(4) Toute personne concernée a le droit d'obtenir, sans retard injustifié, des informations sur les données à caractère personnel enregistrées dans l'État membre d'immatriculation qui ont été transmises au point de contact national en raison du défaut de paiement de la redevance routière constatée, y compris la date de la demande et l'autorité compétente.

#### **Art. 29. Adaptations de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520**

Les modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 s'appliquent avec effet au jour de la date d'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le Ministre publie un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte délégué publié au Journal officiel de l'Union européenne.

## **Commentaire des articles**

### *Article 1:*

Cet article vise à définir l'objet du projet de loi et le champ d'application.

### *Article 2:*

Le présent article reprend les définitions de la directive (UE) 2019/520.

### *Article 3:*

Le présent article fixe les solutions technologiques en vue de l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier. L'harmonisation des technologies et des interfaces devrait s'appuyer sur le développement et la mise à jour de normes ouvertes et publiques, disponibles sans discrimination à tous les fournisseurs de systèmes.

Afin que leurs équipements embarqués soient adaptés aux technologies de communication requises, les prestataires du SET devraient être autorisés à recourir et à être reliés à d'autres systèmes informatiques (matériels et logiciels) déjà présents dans le véhicule, tels que des systèmes de navigation par satellite ou des appareils portables.

### *Article 4:*

Cet article dispose que c'est le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions à qui les demandes d'enregistrement des prestataires de SET doivent être adressées et l'article comporte l'énumération des pièces à remettre à l'appui de cette demande d'inscription. Bien qu'actuellement, il n'existe pas de secteur de SET (service européen de télépéage), il est possible que des prestataires de SET voudraient se domicilier au Luxembourg, de sorte que leur enregistrement doit être réglementé en conformité avec la directive (UE) 2019/520/UE.

Ce registre électronique fut déjà instauré par le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne afin de permettre l'enregistrement des prestataires de SET. Cependant depuis l'instauration de ce registre électronique, aucune demande d'inscription de prestataire de SET n'a été formulée.

### *Article 5:*

Cet article énumère les droits et obligations des prestataires du SET qui pourraient être enregistrés au Luxembourg.

Il est à remarquer qu'au paragraphe (2), il est fait référence à la directive (UE) 2019/520 pour le cas de figure qu'un perceuteur ne respecterait pas les dispositions y relatives, car la référence au projet de loi sous rubrique serait insuffisante, les perceuteurs étant établis dans les différents Etat membres de l'Union européenne.

Il convient de noter que les paragraphes (7) à (9) fixent plus particulièrement les droits et obligations des prestataires de SET dans l'hypothèse qu'au Luxembourg un secteur de service européen de télépéage (SET) serait instauré.

*Article 6:*

Cet article fixe les droits et obligations des perceuteurs de péage. Cet article trouvera application qu'en cas d'instauration de secteurs de service européen de télépéage au Luxembourg, auquel cas un perceuteur de péages devra être désigné.

*Article 7:*

Cet article fixe les règles de rémunération que les perceuteurs de péage doivent respecter face aux prestataires du SET, qui quant à eux, ont droit à une rémunération de la part des perceuteurs de péages.

*Article 8:*

Cet article vise à régler les différends potentiels relatifs au péage entre le perceuteur de péage et le prestataire du SET. Cet article ne trouvera application qu'en cas d'instauration de secteur de service européen de télépéage au Luxembourg.

*Article 9:*

Cet article fixe les règles quant à la comptabilité des prestataires de services de péage.

*Article 10:*

Cet article fixe les règles relatives aux droits et obligations des utilisateurs du SET, généralement applicables. Ainsi les utilisateurs du SET ont la possibilité de souscrire au SET par l'intermédiaire de tout prestataire du SET indépendamment de leur nationalité, de l'État membre de l'Union européenne où ils résident ou de l'État membre de l'Union européenne où le véhicule est immatriculé. Les résidents d'un Etat-membre peuvent, en leur qualité d'utilisateur, librement souscrire auprès d'un prestataire de SET domicilié dans un autre Etat-membre, donc également auprès d'un prestataire de SET potentiellement domicilié au Luxembourg, auquel cas celui-ci sera tenu de respecter les dispositions relatives à la protection des données applicables au Luxembourg.

#### *Articles 11 et 12:*

Ces articles transposent les articles de la directive UE 2019/520 relatives à l'obligation des Etats membres, dès qu'il existe sur leur territoire au moins un secteur de SET, d'instituer un organe de conciliation afin de faciliter la médiation entre les percepteurs de péages disposant d'un secteur de SET et les prestataires du SET liés par contrat ou en cours de négociations contractuelles avec ces percepteurs de péages, ainsi que d'instaurer une procédure de médiation.

Ces deux articles fixent le cadre d'une obligation qui ne devra être exécutée qu'au moment de la mise en place sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, d'un secteur de SET. Les textes légaux ou réglementaires qui instaureront les secteurs de SET, suite à l'introduction de l'obligation de péage devront en conséquence instaurer, compte tenu du cadre donné par la directive UE2019/520, un organe de conciliation et d'une procédure de médiation.

#### *Article 13:*

Cet article fournit les détails techniques concernant le service européen de télépéage « SET » qui est à fournir par le prestataire de SET aux utilisateurs en tant que service continu unique.

#### *Article 14:*

Cet article prévoit de manière générale dans le paragraphe (1) que l'interaction entre utilisateurs du SET et percepteurs de péages dans le cadre du SET soit limitée au processus de facturation.

Le paragraphe (2) confère au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions le droit d'exiger que des prestataires de SET (qui peuvent être domiciliés au Luxembourg avec l'obligation de s'enregistrer conformément à l'article 4 et 20) fournissent des données de trafic concernant leurs clients. De telles demandes d'informations pourraient provenir actuellement, à défaut de secteur du SET au Luxembourg, à la demande d'autorités compétentes d'autres Etats membres.

#### *Article 15:*

Cet article fixe le cadre quant aux exigences d'interopérabilité à respecter dès la création d'un système de télépéage.

#### *Articles 16 :*

Le Ministre ayant les Travaux publics dans des attributions peut, lorsque des constituants d'interopérabilité portant le marquage CE, ayant été mis sur le marché, risquent de ne pas satisfaire aux exigences applicables, prendre toutes les mesures nécessaires pour limiter leur domaine d'application, en interdire l'emploi ou les retirer du marché.

En tenant compte du fait qu'actuellement il n'est pas prévu d'instaurer des secteurs du SET au Luxembourg, le Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions se voit néanmoins conférer ce droit parce qu'il procède également à l'enregistrement de prestataires du SET qui ont l'intention de se domicilier au Luxembourg et qui sont susceptibles de prévoir l'utilisation de tels constituants d'interopérabilité.

*Article 17:*

Cet article dispose que les décisions du ministre y visées doivent être motivées de façon précise. L'article énumère encore les destinataires de cette décision ainsi précise les voies de recours ouvertes à l'encontre de la décision ministérielle doivent être indiquées dans la notification.

*Article 18:*

Cet article prévoit l'implantation d'un bureau de contact unique au Luxembourg pour les prestataires du SET dès que le Luxembourg possède au moins deux secteurs de SET sur son territoire. Ce bureau sera désigné par le Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et les coordonnées de ce bureau seront publiées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg et de manière électronique sur le site internet ayant l'adresse [www.registre-SET.public.lu](http://www.registre-SET.public.lu).

*Article 19:*

Cet article confère au Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions l'obligation de notification à la Commission européenne et aux autres Etat membres de tous les organismes autorisés à effectuer ou superviser la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi visée dans les actes d'exécution visés à l'article 15, paragraphe 7 de la directive (UE) 2019/520, l'obligation de procéder à l'évaluation des organismes candidats à la notification et l'obligation de retirer l'agrément si un organisme ne remplit plus les critères exigés, voire de saisir le comité du télépéage si un organisme notifié par un autre Etat membre ne satisfait pas aux critères exigés.

*Article 20:*

Cet article précise que le registre électronique national relatif au service européen de télépéage est publié de manière électronique sur le site internet ayant l'adresse [www.registre-SET.public.lu](http://www.registre-SET.public.lu). Ce site internet a été instauré par le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne afin de permettre l'enregistrement des prestataires de SET. Ce registre pourrait, en cas de besoin, également servir à consigner, suivant les exigences de la directive (UE) 2019/520 les secteurs de SET existant sur le territoire du Luxembourg, les percepteurs de péages correspondants et les coordonnées du bureau de contact, dont l'implantation est prévue à l'article 18.

L'article décrit encore la procédure par laquelle l'inscription des prestataires de SET se fait au registre, la procédure selon laquelle sont exercés le contrôle et le suivi annuel, et la sanction dans le cas de non-respect de ces formalités.

Il est à préciser que la décision de retrait du registre peut faire l'objet d'un recours en réformation devant les juridictions administratives.

Cette procédure, à l'instar du registre électronique, a déjà été instaurée par le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 précité.

Il convient de rappeler que depuis l'instauration de ce registre électronique, aucune demande d'inscription de prestataire de SET n'a été formulée.

Désormais, les secteurs de SET qui existaient sur le territoire du Luxembourg et les coordonnées du bureau de contact qui être implanté, seront également à consigner dans ce registre.

#### *Article 21:*

Cet article confère au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions la possibilité d'autoriser sur des parties limitées de secteurs de péage et parallèlement au système conforme au SET, des systèmes de péage pilotes intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne respecteraient pas des dispositions de la directive 2019/520. Avant le lancement d'un tel système de péage pilote, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions devrait demander l'autorisation de la Commission européenne.

#### *Article 22:*

L'article 22 énonce limitativement le défaut de paiement pour lequel il pourra être recouru à l'échange d'informations instauré par le présent projet de loi. Est ainsi repris dans le 1<sup>er</sup> paragraphe le défaut de paiement de redevance routière, à savoir le défaut du droit d'usage pour véhicules utilitaires suivant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994. En effet à l'état actuel, il n'existe au Luxembourg pas d'autre obligation de paiement de redevance routière qui pourrait être visée par le mécanisme d'échange d'informations instauré par la directive (UE) 2019/520

Le deuxième paragraphe vise la situation lorsque le Luxembourg est l'Etat d'Immatriculation du véhicule dont le détenteur ou le propriétaire est en défaut de paiement d'une redevance routière. Dans ce cas de figure, c'est l'Etat où le paiement d'une redevance routière n'a pas été effectué qui qualifie ce manquement, et la communication des données se fera conformément aux dispositions de l'article 24.

*Article 23 :*

Afin de se conformer au paragraphe 2 de l'article 23 de la directive 2019/520, les fonctionnaires affectés ou détachés à cet effet par le directeur de l'Administration des Douanes et Accises assument la fonction de point de contact national, ce qui leur permettra d'accéder à la banque de données nationale relative au permis de conduire tenue par le ministre ayant les transports dans ses attributions, en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000 et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel.

*Art. 24 :*

L'article 23 afférent de la directive 2019/520 dispose que chaque Etat membre donne uniquement accès aux points de contact nationaux des autres Etats membres des données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules leur permettant ainsi d'y effectuer des recherches automatisées.

Cette exigence est transposée par le biais de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 24 du présent projet de loi dans la mesure qu'il est précisé qu'uniquement les points de contact nationaux des autres États membres de l'Union européenne sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées. De même les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises pourront y accéder.

D'un point de vue technique, cet échange de données s'effectue au moyen de l'application informatique du Système d'Information Européen concernant les véhicules et les permis de conduire EUCARIS. Ce système trouve sa base légale dans la loi du 19 février 2004 porte approbation du Traité sur le système d'information européen concernant les véhicules et permis de conduire EUCARIS, signé à Luxembourg le 29 juin 2000. Le recours au système « EUCARIS » s'opère notamment en conformité avec l'article 2 paragraphe 2 points i) et ii) de ce Traité.

Ainsi, dans le cadre de leurs recherches relatives à des manquements aux obligations de payer des redevances routières, les points de contact des autres Etats membres peuvent accéder aux informations du fichier luxembourgeois des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, et obtenir communication d'informations en temps réel.

Il est à noter que les données requises aux termes des points a) et b) figurent dans les banques de données visées par l'article 5 du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS) précité.

Les fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises, chargés, suivant l'article 7 alinéa 2 de la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, de l'exécution des dispositions de cette loi, sont désignés comme point de contact national en ce qui concerne le Luxembourg.

En effet la seule redevance routière visée par la directive (UE) 2019/520 actuellement appliquée au Luxembourg, est l'« Eurovignette », introduite par la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception et le remboursement des droits d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, de sorte qu'en pratique les fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises affectés ou détachés à cette unité désignée par le directeur des de l'Administration des Douanes et Accises sont les seuls qui sont actuellement susceptibles d'être amenés à percevoir des redevances routières dues par des propriétaires ou détenteurs de véhicules non immatriculés au Luxembourg

Les recherches effectuées se font à l'aide du numéro d'immatriculation complet du véhicule. Ces recherches automatisées sont effectuées dans le respect des procédures visées au chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI et aux exigences de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520.

#### *Article 25:*

L'article 24 afférent de la directive (UE) 2019/520 fixe de manière générale les modalités relatives aux lettres de notification relatives au défaut de paiement adressées par les entités concernées aux propriétaires, détenteurs de véhicule ou toute autre personne identifiée, soupçonnée de ne pas s'être acquittée d'une redevance routière.

Vu qu'à l'état actuel l'Administration des Douanes et Accises est la seule entité à percevoir au Luxembourg des redevances routières, les exigences de l'article 24 de la directive sus-mentionnée seront à respecter par cette administration lors de l'envoi des courriers de notification.

#### *Article 26 :*

L'article 25 afférent de la directive (UE) 2019/520 fixe de manière générale les conditions dans lesquelles les données obtenues dans le cadre de la procédure visée à l'article 24 peuvent être fournies et utilisées. Comme à l'état actuel uniquement l'Administration des douanes et accises est la seule entité au Luxembourg à être amenée à percevoir des redevances routières, cet article se réfère aux fonctionnaires de cette administration, afin de fixer les conditions qu'il convient de remplir lors de l'utilisation des données reçues. Ainsi si la redevance routière due est réglée, les données sont à supprimer immédiatement, sinon, elles doivent être supprimées dans un délai de 3 ans. Le délai de 3 ans est à considérer comme justifié, alors que le délai de prescription de l'action publique à l'encontre de contraventions est d'un an.

#### *Article 27:*

Le Ministre des finances en sa qualité de Ministre de la tutelle de l'Administration des Douanes et Accises est chargé d'adresser tous les trois ans des rapports à la Commission européenne quant aux recherches visées par le présent projet de loi, effectuées dans le cadre de la perception des redevances routières.

*Article 28:*

Cet article fixe, conformément aux exigences de la directive (UE) 2019/520 les règles applicables en matière de protection des données.

*Article 29 :*

Cet article prévoit que les modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 s'appliquent avec effet au jour de la date d'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne et que le Ministre ayant les travaux publics dans ses attributions publie un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte délégué publié au Journal officiel de l'Union européenne.

La Commission européenne est en effet habilitée, suivant l'article 29 de la directive (UE) 2019/520 à adopter des actes délégués pour actualiser l'annexe I, de sorte que cette information doit bien être transmise par voie officielle.

### Fiche financière

Avant-projet de loi concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne

Conformément à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 portant sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, le présent avant-projet de loi n'aura un impact supplémentaire sur le budget de l'Etat que dans l'éventualité que les services du département des travaux publics devraient recourir à des experts techniques externes vu l'éventuelle complexité des demandes d'enregistrement des prestataires de Service européen de télépéage, sachant qu'il est impossible pour les fonctionnaires du département des travaux publics d'acquérir des compétences techniques en matière de télépéage et de contrôle de prestataires.

Le registre en tant que tel est déjà, depuis l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne, intégré au site internet du département des travaux publics, et n'engendre pas de frais d'entretien ou de maintenance. Comme depuis lors aucune inscription n'a eu lieu, cette fonctionnalité du site internet n'aura pas besoin à être sujet à adaptation.

Les dispositions relatives aux systèmes de télépéage ne sont actuellement, à défaut de péage routier au Luxembourg, pas à mettre en pratique sur le terrain

En ce qui concerne l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne, le système EUCARIS étant déjà fonctionnel, les frais de fonctionnement et de gestion y relatifs sont déjà couverts par la contribution annuelle du Grand-Duché de Luxembourg.



## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Avant-projet de loi concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Claude Pauly
Téléphone :	247-83351
Courriel :	claude.pauly@tp.etat.lu
Objectif(s) du projet :	transposition en droit national la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne (ci-après directive (UE) 2019/520.transposition de la directive
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère des Finances, Administration des douanes et accises
Date :	



## Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) :  Oui  Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations : non applicable

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :  Oui  Non
- Citoyens :  Oui  Non
- Administrations :  Oui  Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ?  Oui  Non  N.a. <sup>1</sup>  
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?  Oui  Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?  Oui  Non

Remarques / Observations : il s'agit d'un texte initial

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?  Oui  Non

Remarques / Observations : non applicable, texte nouveau, la procédure d'enregistrement prévue auparavant au niveau d'un règlement grand-ducal n'est pas modifiée.



6

Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

non, le texte vise à assurer au niveau européen, dans tous les Etats membres le télépéage, et à faciliter l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

Il s'agit échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières qui sera assuré par le système EUCARIS

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

Toutes les obligations concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel prévues par la directive sont transposées en droit national

<sup>4</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ?  Oui  Non  N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :



10 En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?  Oui  Non  N.a.

Sinon, pourquoi ?

Oui

11 Le projet contribue-t-il en général à une :  
a) simplification administrative, et/ou à une  Oui  Non  
b) amélioration de la qualité réglementaire ?  Oui  Non

Remarques / Observations :

12 Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?  Oui  Non  N.a.

13 Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)  Oui  Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

le système Eucaris est actuellement déjà en exploitation

14 Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



## Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

## Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du  
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du  
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)