



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7874

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

Date de dépôt : 25-08-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 30-11-2021

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
09-11-2022	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
25-08-2021	Déposé	7874/00	<u>5</u>
30-11-2021	Avis du Conseil d'État (30.11.2021)	7874/01	<u>33</u>
10-12-2021	Avis de la Chambre de Commerce (16.11.2021)	7874/02	<u>42</u>
13-12-2021	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7874/03	<u>45</u>
01-02-2022	Avis complémentaire du Conseil d'État (1.2.2022)	7874/04	<u>66</u>
11-02-2022	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Chantal Gary	7874/05	<u>69</u>
24-02-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°36 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7874	<u>97</u>
24-02-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°36 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7874	<u>115</u>
08-03-2022	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (08-03-2022) Evacué par dispense du second vote (08-03-2022)	7874/06	<u>118</u>
10-02-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 09 Procès verbal (09) de la reunion du 10 février 2022		<u>121</u>
03-02-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 08 Procès verbal (08) de la reunion du 3 février 2022		<u>125</u>
09-12-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 06 Procès verbal (06) de la reunion du 9 décembre 2021		<u>132</u>
11-04-2022	Publié au Mémorial A n°171 en page 1	7874	<u>147</u>

Résumé

N° 7874

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

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

RÉSUMÉ

Le projet de loi a comme objet la transposition 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, ci-après la « directive (UE) 2019/520 ». Elle abroge 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, ci-après la « directive de 2004 ».

La directive (UE) 2019/520 a pour objectifs d'assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage sur l'ensemble du réseau routier de l'Union européenne et de 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. L'objectif d'interopérabilité est notamment poursuivi au moyen d'un système européen de télépéage, ci-après « SET », complémentaire par rapport aux services de télépéage nationaux.

Même s'il n'est pas prévu actuellement d'instaurer un péage sur le réseau routier national, le Luxembourg reste de toute façon obligé à transposer la directive (UE) 2019/520, qui met par ailleurs en place des règles européennes d'échange de données d'immatriculation concernant les véhicules et les propriétaires ou détenteurs dans le but de réagir face au défaut de paiement.

La nouvelle directive (UE) 2019/520 prévoit une procédure d'échange d'informations sur le défaut de paiement de redevances routières et permettra ainsi aux différents acteurs auxquels un paiement d'une redevance routière est dû, de réclamer ces montants aux usagers de route dont les voitures sont immatriculées dans d'autres États membres. En ce qui concerne le Luxembourg, cet échange d'informations permettra ainsi à l'Administration des douanes et accises d'identifier les contrevenants non-résidents en cas de non-paiement de l'Eurovignette. En effet, bien que le Luxembourg n'ait pas introduit de système de péage général, nous percevons néanmoins - en tant qu'État signataire de *l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds*, dit « Eurovignette » - une redevance pour les véhicules utilitaires d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus circulant sur les voies nationales faisant partie du réseau transeuropéen.

7874/00

N° 7874

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

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

* * *

*(Dépôt: le 25.8.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (16.7.2021).....	1
2) Exposé des motifs	2
3) Texte du projet de loi.....	5
4) Commentaire des articles	18
5) Fiche financière	23
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	24

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique : Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le 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.

Château de Berg, le 16.07.2021

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

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 percepteur de péages;
 - 15) «*données du contexte de péage*»: les informations, définies par le percepteur 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 percepteur de péages, qui confirme la présence d'un véhicule dans un secteur du SET, dans un format convenu entre le prestataire de services de péage et le percepteur de péages;

- 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 perceuteur 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'usager 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^{er}, 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^{er}, 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^{er} 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 perceuteur 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^{er}, est mis à jour en ce qui concerne les informations visées au point a) de ce même article.

(2) Le perceuteur 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 perceuteur 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^{er}.

Lorsqu'un système de télépéage routier est modifié en profondeur, le perceuteur 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 perceuteurs 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 perceuteurs 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 perceuteur 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 perceuteur 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 perceuteur de péages peut exiger du prestataire du SET qu'il émette une facture adressée à l'utilisateur au nom et pour le compte du perceuteur de péages, et le prestataire donne suite à cette demande.

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

(6) Les perceuteurs 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 perceuteur 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 perceuteur 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 perceuteur 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 perceuteur de péages, cette dernière doit prévaloir, à moins qu'une erreur ne puisse être établie.

(2) Un perceuteur 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 perceuteur 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 perceuteurs de péages et les prestataires du SET.

(4) Dans les systèmes de péage par micro-ondes, les perceuteurs 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^{er} 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 perceuteur 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. Etablissement 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 perceuteurs de péages disposant d'un secteur de SET et les prestataires du SET liés par contrat ou en cours de négociations contractuelles avec ces perceuteurs de péages.

(2) L'organe de conciliation est en particulier habilité à vérifier que les conditions contractuelles appliquées par un perceuteur 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^{er}, de par sa structure organisationnelle et juridique, doit être indépendant des intérêts commerciaux des perceuteurs 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 perceuteur 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^{er} 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^{er} 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 perceuteurs 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. Eléments 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 perceuteur 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 perceuteur 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 perceuteur de péages respecte cette planification.

(2) Chaque perceuteur 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 perceuteur de péages et d'obtenir une certification des résultats concluants des tests concernés. Les perceuteurs 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 perceuteurs 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^{er} 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 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^{er} 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 – Echange 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'État 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^{er} 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^{er} 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 Etats 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^{er} 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^{er} 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 percepteur ne respecterait pas les dispositions y relatives, car la référence au projet de loi sous rubrique serait insuffisante, les percepteurs étant établis dans les différents Etats 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 percepteurs de péage. Cet article trouvera application qu'en cas d'instauration de secteurs de service européen de télépéage au Luxembourg, auquel cas un percepteur de péages devra être désigné.

Article 7:

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

Article 8:

Cet article vise à régler les différends potentiels relatifs au péage entre le percepteur 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'Etat membre de l'Union européenne où ils résident ou de l'Etat 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 ses 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.

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'obli-

gation 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. 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 existeraient 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^{er} 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.

Article 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^{er} 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 Etats 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 FINANCIERE

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 un 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'EVALUATION D'IMPACT

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.¹
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
 Remarques/Observations :

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.

¹ N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative² 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 administratif³ 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
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (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 personnel⁴ ? 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
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 :

2 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 oeuvre 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.

3 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.).

4 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)

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 évaluation⁵ ? 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
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? 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

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

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7874/01

N° 7874¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(30.11.2021)

Par dépêche du 29 juillet 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, le texte de la directive (UE) 2019/520 ainsi qu'un tableau de correspondance entre le projet de loi et la directive à transposer.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi en projet vise à 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, ci-après la « directive (UE) 2019/520 ». La directive (UE) 2019/520 abroge 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, qui avait été transposée en droit national par le règlement grand-ducal modifié du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.

La directive (UE) 2019/520 a pour objectifs d'assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage sur l'ensemble du réseau routier de l'Union européenne et de 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. L'ambition est d'améliorer « l'interopérabilité transfrontière dans toute l'Union et l'objectif à moyen et à long terme est de pouvoir se déplacer dans l'ensemble de l'Union muni d'un seul équipement embarqué ». L'objectif d'interopérabilité est poursuivi au moyen d'un système européen de télépéage, ci-après « SET », complémentaire par rapport aux services de télépéage nationaux.

L'exposé des motifs énonce qu'il « n'est actuellement pas prévu d'instaurer sur le réseau routier luxembourgeois un péage quelconque ». Le Luxembourg se doit néanmoins de transposer la directive (UE) 2019/520, même en l'absence de prélèvement de droits de péage puisque d'une part la directive à transposer met en place des règles d'échange transfrontière de données d'immatriculation des véhicules et propriétaires ou détenteurs dans le but de réagir face au défaut de paiement. D'autre part, selon la jurisprudence européenne, « ce n'est que lorsque la transposition d'une directive n'a pas d'objet pour des motifs géographiques qu'elle ne s'impose pas¹ ».

¹ CJUE, arrêt du 14 janvier 2010, Commission européenne contre République tchèque, C-343/08, ECLI:EU:C:2010:14, points 42 et 50 et CJUE, arrêt du 8 juin 2006, Commission des Communautés européenne contre Grand-Duché de Luxembourg, C-71/05, ECLI:EU:C:2006:379, point 12.

Alors que 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 avait essentiellement pour objet de définir les caractéristiques du SET et des solutions technologiques à mettre en place, la directive (UE) 2019/520 définit les droits et obligations des prestataires du SET, des percepteurs de péage et des utilisateurs du SET.

La loi en projet procède à une retranscription quasi littérale de la directive (UE) 2019/520. Dans ce contexte, le Conseil d'État rappelle aux auteurs que lors de la transposition d'une directive en droit national, il s'impose de procéder à l'adaptation du droit national au droit de l'Union. De plus, les dispositions qui échappent au domaine de compétence du législateur luxembourgeois ou qui n'intéressent strictement que les relations entre les États membres et les autorités de l'Union européenne ne se prêtent en principe pas à transposition. Le Conseil d'État y reviendra lors de l'examen des articles.

La directive (UE) 2019/520 renvoie à des actes délégués et à des actes d'exécution à prendre par la Commission avec le but de préciser certaines normes et procédures ainsi que certains critères. La Commission a ainsi adopté le règlement d'exécution (UE) 2020/204 de la Commission du 28 novembre 2019 relatif à des obligations détaillées incombant aux prestataires du service européen de télépéage, au contenu minimal de la déclaration de secteur de service européen de télépéage, aux interfaces électroniques, aux exigences applicables aux constituants d'interopérabilité, et abrogeant la décision 2009/750/CE, ainsi que le règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission du 28 novembre 2019 concernant la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés.

S'agissant de règlements européens directement applicables, aucune mesure de transposition n'est requise. Le Conseil d'État tient cependant à attirer l'attention des auteurs sur le fait que si des actes délégués sont adoptés sous la forme de directives, il s'imposera de les transposer en droit national.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous examen reproduit de manière presque identique les quatre premiers paragraphes de l'article 1^{er} de la directive (UE) 2019/520.

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est, d'une part, superfétatoire, car sans valeur normative et ne se prête, d'autre part, pas à une transposition par transcription du texte de la directive. En effet, comme la loi en projet ne peut pas avoir pour objectif d'assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage sur l'ensemble du réseau routier de l'Union européenne, elle pourrait en revanche avoir pour objectif d'assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage du réseau routier luxembourgeois avec ceux du réseau routier de l'Union européenne. Si les auteurs souhaitent maintenir la disposition en projet, il y aura lieu de reformuler le texte.

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, est à omettre, les décisions des États membres quant aux redevances applicables sur leurs propres territoires échappant à la compétence du législateur luxembourgeois.

L'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive (UE) 2019/520 n'est pas à transposer, car l'objectif énoncé échappe à la compétence du législateur national. Le paragraphe 4 est partant à supprimer.

Article 2

L'article sous examen retranscrit de manière littérale l'article 2 de la directive (UE) 2019/520, relatif aux définitions.

Le point 24) définit le « point de contact national » comme étant l'« 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 ». La définition vise ainsi le point de contact au sein de tous les États membres. Les termes « point de contact national » ne peuvent donc pas être employés pour désigner le point de contact « luxembourgeois » tel que défini à l'article 23 de la loi en projet. Or, pour désigner le point de contact luxembourgeois, le dispositif en projet utilise indifféremment les termes de « point de contact national », « point de contact national visé à l'article 23 », ou encore « point de contact

luxembourgeois visé à l'article 23 ». Le Conseil d'État demande aux auteurs de revoir de manière cohérente tout au long du dispositif la désignation du point de contact luxembourgeois.

Article 3

L'article sous examen retranscrit de manière quasi littérale l'article 3 de la directive (UE) 2019/520, relatif aux solutions technologiques devant être respectées par les « prestataires du SET ».

Or, la disposition du paragraphe 5, laissant aux États membres la possibilité de mettre en place des systèmes de télépéage routier pour les véhicules utilitaires légers basés sur la localisation par satellite ou les communications mobiles, ne se prête pas à une transposition par reprise littérale. Les termes « [s]ans préjudice du droit des États membres de mettre en place des systèmes de télépéage routier pour les véhicules utilitaires légers basés sur la localisation par satellite ou les communications mobiles, » sont à supprimer.

Article 4

Les termes « prestataires du SET » tels que définis à l'article 2, point 6), en projet, incluent tant les prestataires enregistrés au Luxembourg que les prestataires enregistrés dans d'autres États qui assurent le SET sur le territoire luxembourgeois.

L'enregistrement des prestataires conformément à l'article sous examen ne s'applique qu'aux entités établies au Luxembourg et ne s'applique donc pas aux prestataires qui assurent une prestation de SET sur le territoire luxembourgeois et qui sont enregistrés dans un autre État membre. Par conséquent, le Conseil d'État suggère de modifier l'intitulé de l'article sous examen pour ne viser précisément que les prestataires du SET établis au Luxembourg.

Article 5

Sans observation.

Article 6

L'article sous examen transcrit de manière quasi littérale l'article 6 de la directive (UE) 2019/520 et définit les droits et obligations des percepteurs de péage.

Il y a lieu d'adapter la disposition au droit national en précisant à chaque mention des secteurs de SET que seuls se trouvent visés les secteurs nationaux de SET. Ainsi, aux paragraphes 1^{er}, 2, et 5 à 8, le Conseil d'État demande de viser les secteurs du SET ou le SET « sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

Articles 7 à 10

Sans observation.

Articles 11 et 12

Les articles 11 et 12 de la directive (UE) 2019/520 imposent l'institution d'un organe national de conciliation et l'établissement d'une procédure de médiation aux États membres ayant au moins un secteur de SET.

Aux yeux du Conseil d'État, il ne suffit pas de prévoir dans la loi en projet le simple principe de l'existence de l'organe de conciliation dès l'existence d'un secteur de SET pour satisfaire à l'obligation faite aux États membres ayant au moins un tel secteur d'instituer cet organe. Pour assurer la transposition adéquate de l'article 11 de la directive au moment requis, il convient de désigner clairement l'organe en question s'il s'agit d'un organe existant ou sinon de prévoir sa dénomination, sa forme, sa composition, et la durée du mandat de ses membres. Le Conseil d'État demande dès lors soit de préciser l'article sous revue en ce sens, soit de le supprimer et de ne transposer l'article 11 de la directive qu'au moment de l'existence d'un secteur de SET sur le territoire luxembourgeois.

De plus, au sujet de l'article 12 de la directive (UE) 2019/520, celui-ci ne se prête pas à une reproduction littérale. Ainsi, au paragraphe 2 de l'article 12 de la loi en projet, il n'y a pas lieu d'écrire que la « procédure de médiation [...] requiert que l'organe de conciliation indique [...] ». Il y a en revanche lieu d'écrire de manière péremptoire que « l'organe de conciliation indique [...] ». La même observation vaut pour le paragraphe 3.

À l'article 12, paragraphe 4, en projet, les termes « afin de lui faciliter la tâche » sont superfétatoires et à supprimer. De plus, il y a lieu d'adapter la disposition au droit national et de remplacer la formulation « contribuant à la prestation du SET dans l'État membre concerné » par « contribuant à la prestation du SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

L'article 12, paragraphe 5, en projet, relatif aux relations entre le ministre ayant les Transports dans ses attributions et la Commission européenne est à supprimer, cette disposition de la directive ne devant pas être transposée.

Articles 13 à 16

Sans observation.

Article 17

L'article sous examen, qui retranscrit de manière littérale l'article 17 de la directive (UE) 2019/520, exige que 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 soient motivées de façon précise et comportent l'indication des voies et délais de recours. Vu que ces exigences s'appliquent à toute décision, contrairement à ce qui est prévu aux articles 6 et 14 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'État et des communes, le Conseil d'État peut marquer son accord avec le texte sous avis.

Article 18

Sans observation.

Article 19

L'article sous examen retranscrit de manière quasi littérale l'article 19 de la directive (UE) 2019/520. Il porte sur l'obligation faite au ministre ayant les Transports dans ses attributions de notifier à la Commission européenne les organismes évaluateurs respectant les critères énoncés par la directive.

Cependant, la disposition sous revue ne mentionne que de manière incidente, au paragraphe 3, son objectif principal, à savoir la nécessité d'un agrément ministériel des organismes évaluateurs. Le Conseil d'État demande aux auteurs de reformuler de manière explicite la disposition afin de préciser que les organismes évaluateurs sont agréés par le ministre sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203.

Par ailleurs, il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations à la Commission européenne. Ainsi, au paragraphe 1^{er}, le législateur national ne peut pas imposer à la Commission européenne de publier au Journal officiel de l'Union européenne la liste des organismes notifiés. En revanche, le législateur national peut énoncer que cette liste et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne. De la même manière, au paragraphe 4, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne d'informer l'État membre notificateur.

Article 20

L'article sous examen vise à transposer l'article 21 de la directive (UE) 2019/520.

Dans un souci d'harmonisation, il est indiqué de libeller le paragraphe 4 relatif à l'introduction d'un recours en réformation comme suit : « Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. ».

Au paragraphe 5, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne de mettre des informations à la disposition des autres États membres. Le législateur national peut cependant énoncer que ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne.

Article 21

L'article sous examen vise à transposer l'article 22 de la directive (UE) 2019/520 qu'il retranscrit de manière quasi littérale.

Au paragraphe 3, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne de rendre sa décision dans un délai de six mois. Il lui appartient en revanche de prévoir que le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois ans.

Article 22

Sans observation.

Article 23

L'article sous examen entend désigner le point de contact national aux fins de transposition de l'article 23, paragraphe 2, de la directive (UE) 2019/520. Quant à la terminologie, le Conseil d'État renvoie à ses observations relatives à l'article 2, point 24), et demande aux auteurs d'employer les termes de « point de contact luxembourgeois » et non de « point de contact national ».

Article 24

L'article sous examen entend transposer l'article 23 de la directive (UE) 2019/520. Ce dernier s'inspire de l'article 4 de la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, lui-même transposé par l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014. La teneur de l'article sous examen s'avère donc être quasiment identique à celle de l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Au paragraphe 2, et conformément aux observations relatives à l'article 2, point 24), le Conseil d'État demande de mentionner le « point de contact luxembourgeois visé à l'article 23 » et non pas le point de contact « national ».

Article 25

L'article sous examen entend transposer l'article 24 de la directive (UE) 2019/520. Ce dernier s'inspire de l'article 5 de la directive 2011/82/UE précitée, lui-même transposé par l'article 5 de la loi précitée du 19 décembre 2014. La teneur de l'article sous examen s'avère donc être quasiment identique à celle de l'article 5 de la loi précitée du 19 décembre 2014.

L'article sous examen n'appelle dès lors pas d'observation.

Article 26

L'article sous examen entend transposer l'article 25 de la directive (UE) 2019/520 et n'appelle pas d'observation.

Article 27

L'article 26 de la directive (UE) 2019/520 qui comporte une obligation d'information non équivoque à charge des États membres n'est pas à transposer. Par conséquent, l'article sous examen est à supprimer.

Article 28

Le paragraphe 2, alinéa 5, et le paragraphe 3 sont à supprimer en raison de leur caractère superfétatoire,

Article 29

L'article sous examen vise à introduire une transposition dynamique de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520.

Aux yeux du Conseil d'État, l'intitulé de l'article sous examen est à préciser en indiquant qu'il porte sur les « modifications » de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520. L'article sous examen est dès lors à intituler comme suit :

« Art. 29. Modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive ».

De la même manière, dans le corps de l'article, il y a lieu de viser l'annexe de « la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive ».

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Lorsque pour le groupement des articles il est recouru exclusivement à des chapitres, ceux-ci sont numérotés en chiffres arabes. À titre d'exemple, l'intitulé du chapitre 1^{er} se lira comme suit :

« **Chapitre 1^{er} – Dispositions générales** ».

Lorsqu'on se réfère au premier article, paragraphe ou alinéa, ou au premier groupement d'articles, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1^{er} ».

La subdivision de l'article se fait en alinéas, ou en paragraphes. Les paragraphes se distinguent par un chiffre arabe, placé entre parenthèses : (1), (2), ... Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » 1°, 2°, 3°, ..., elles-mêmes éventuellement subdivisées en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante a), b), c), ... sont utilisées pour caractériser des énumérations. Dans cette hypothèse, les renvois à l'intérieur du dispositif sont, le cas échéant, à adapter en conséquence. Par ailleurs, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément commence par une minuscule et se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. Le terme « et » est à omettre à l'avant-dernier élément comme étant superfétatoire.

Lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur, sauf s'il existe un intitulé de citation. Ainsi, il convient d'écrire par exemple « règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil 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 « 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 ».

La référence à un acte à plusieurs endroits du même dispositif doit en principe comporter l'intitulé complet de l'acte auquel il est fait référence. Toutefois, afin de faciliter la lecture du dispositif, il peut exceptionnellement être recouru en l'espèce à la formule « loi précitée du 30 mai 2005 », « directive (UE) 2019/520 précitée » ou « règlement (UE) 2016/679 précité » si dans le dispositif il a déjà été fait mention de l'intitulé complet de l'acte visé.

Le Conseil d'État signale que lors des renvois, les différents éléments auxquels il est renvoyé sont à séparer par des virgules. En outre, il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. Ainsi, il faut écrire, à titre d'exemple à l'article 19, paragraphe 3, « l'article 19, paragraphe 5, » et non pas « au paragraphe 5 de l'article 19 ».

Pour marquer une obligation, il suffit généralement de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative, au lieu d'employer le verbe « devoir ».

Article 2

L'article sous avis relatif aux définitions est à introduire de la manière suivante :

« Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° « ... » : ... ;

2° « ... » : ... ;

3° « ... » : ... ;

[...]. »

En raison du nombre élevé de définitions, il est préconisé de faire suivre les définitions dans l'ordre alphabétique.

Les termes à définir ne sont pas à rédiger en caractères italiques.

Au point 11, il est suggéré de remplacer le terme « et » entre les termes « traiter » et « recevoir » par une virgule et de remplacer la barre oblique entre les termes « recevoir » et « transmettre » par le terme « et », pour écrire « traiter, recevoir et transmettre ».

Article 3

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, lettre c), le Conseil d'État se doit de soulever que les unités de mesure s'écrivent en toutes lettres. Cette observation vaut également pour le paragraphe 5.

Au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, première phrase, il est suggéré de supprimer les termes « , ou les deux à la fois » pour écrire « L'équipement embarqué peut utiliser ses propres matériels et logiciels ou utiliser des éléments d'autres matériels et logiciels présents dans le véhicule. » Par analogie, cette observation vaut également pour les articles 13, alinéa 2, lettre a), 15, paragraphe 3, et 16, paragraphe 2.

Chapitre II

À l'intitulé du chapitre, les termes « Service européen de télépéage » sont à remplacer par la forme abrégée « SET ».

Article 4

À l'alinéa 1^{er}, phrase liminaire, l'article définit « le » ne doit pas faire partie de la forme abrégée qu'il s'agit d'introduire.

Article 5

À l'intitulé de l'article, le Conseil d'État préconise de s'en tenir à la terminologie de la directive à transposer, pour écrire « Droits et obligations des prestataires du SET ».

Au paragraphe 5, deuxième phrase, il y a lieu d'ajouter le terme « européenne » après le terme « Union ».

Article 6

Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, il y a lieu d'ajouter un point final.

Au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, il y a lieu d'ajouter une virgule entre les termes « Grand-Duché de Luxembourg » et « doivent ».

Au paragraphe 8, il y a lieu d'écrire « avec les prestataires du SET, les fabricants ou les organismes notifiés ».

Article 10

Le paragraphe 1^{er} est à terminer par un point final.

Article 13

À l'alinéa 1^{er}, il y a lieu de supprimer les guillemets entourant le terme « SET ».

Article 16

Il y a lieu de laisser une espace entre la forme abrégée « **Art.** » et le numéro d'article.

Chapitre VI

À l'intitulé de chapitre, le terme « chapitre » n'est pas à rédiger en caractères majuscules. Cette observation vaut également pour les intitulés des chapitres VII et VIII.

Article 19

Au paragraphe 1^{er}, première phrase, il y a lieu d'écrire « Commission européenne ». Cette observation vaut également pour le paragraphe 3, deuxième phrase.

Au paragraphe 4, deuxième phrase, la virgule après les termes « organisme concerné » est à supprimer.

Article 20

À l'indication de l'article sous examen, la forme abrégée « Art » est à faire suivre d'un point.

Au paragraphe 2, il est signalé que lorsqu'il est renvoyé à une lettre faisant partie d'une subdivision (a), b), c), ...), il y a lieu d'utiliser le terme « lettre » avant la lettre référée, et non le terme « point ». Cette observation vaut également pour l'article 24, paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

Article 22

Au paragraphe 1^{er}, les termes « du Grand-Duché » sont à supprimer. En outre, la virgule après le terme « duquel » est à omettre.

Article 23

Il faut écrire « Les fonctionnaires » au pluriel.

Article 24

Au paragraphe 1^{er}, phrase liminaire, il convient d'ajouter une virgule après les termes « article 23 ». Par ailleurs, il y a lieu d'ajouter le terme « concernant » avant le deux-points.

Au paragraphe 3, les guillemets ouvrants avant le terme « système » sont à supprimer. En outre, il faut écrire « Système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS) » avec une lettre majuscule au terme « système » uniquement. Par ailleurs, les termes « signé à Luxembourg, le 29 juin 2000, ainsi que des versions modifiées de cette application » sont à omettre, car superflètes. Finalement, l'article sous revue est à terminer par un point final.

Article 25

Le Conseil d'État se doit de signaler que la numération des paragraphes est erronée. Le paragraphe 3 est à renuméroter en paragraphe 2.

Article 26

Après l'indication du paragraphe 1^{er}, il y a lieu de supprimer la parenthèse fermante ainsi que le deux-points.

Au paragraphe 2, le Conseil d'État se doit de signaler que les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ils s'expriment uniquement en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates. Partant, il faut écrire « trois ans » en toutes lettres. Cette observation vaut également pour l'article 28, paragraphe 2, alinéa 3.

Article 27

À l'alinéa 1^{er}, il convient d'écrire le terme « finances » avec une lettre initiale majuscule.

Article 29

L'alinéa 1^{er} est superflète et à supprimer. En effet, un acte de droit national ne saurait déterminer l'entrée en vigueur d'un acte européen. Subsidiairement, il est superflu de préciser que les modifications d'un texte européen s'appliquent « avec effet au jour de la date d'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne », puisque l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents donne de plein droit effet aux dispositions modificatives figurant dans leurs dispositifs respectifs.

À l'alinéa 2, il convient d'écrire « ministre » avec une lettre initiale minuscule.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 30 novembre 2021.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
Le Vice-Président,
Patrick SANTER

7874/02

N° 7874²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

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**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(16.11.2021)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») 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 la « directive (UE) 2019/520 »).

*

CONTEXTE

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 européenne¹ (ci-après la « directive 2004/52/CE ») visait à supprimer les obstacles artificiels au bon fonctionnement du marché intérieur tout en permettant la mise en œuvre de différents systèmes de tarification routière. En effet, l'introduction généralisée des systèmes de télépéage dans tous les Etats membres a été jugée nécessaire pour pouvoir bénéficier de systèmes interopérables adaptés au développement futur de la politique de tarification routière au niveau de l'Union européenne et aux évolutions techniques futures. Au Luxembourg, cette directive a été transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne².

La directive 2004/52/CE, à l'instar de la directive (UE) 2019/520, prévoyait la création d'un service européen de télépéage (SET) ayant comme objectif d'**assurer l'interopérabilité sur les plans technique, contractuel et procédural**. Le SET n'affecte pas la décision fondamentale de l'Etat membre de mettre en place un système de péage sur son réseau routier, ni les questions de fiscalité. En l'occurrence, le règlement grand-ducal susmentionné a été modifié sur demande de la Commission européenne par un règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 afin d'inclure une procédure pour les personnes morales souhaitant devenir prestataires du SET. Cette modification permet aux personnes morales de s'établir au Grand-Duché et de s'enregistrer en tant que tel, même si le Luxembourg ne dispose pas d'un système de télépéage et que aucune demande d'enregistrement d'une telle personne morale n'a été formulée jusqu'à présent. La nouvelle directive permet également aux prestataires du SET une couverture des secteurs à péage plus limitée et prévoit des obligations de transparence accrues des percepteurs de péages envers les utilisateurs et les prestataires du SET.

S'il n'est actuellement pas prévu d'instaurer un système de péage sur le réseau routier luxembourgeois, le Projet entend répondre à l'obligation de transposition intégrale de la directive (UE) 2019/520 en droit national afin de **créer la base légale nécessaire** dans le cas où un système de péage serait introduit ou si un prestataire du SET souhaite s'établir au Luxembourg.

1 Lien vers le texte de la directive 2004/52/CE

2 Lien vers le texte du règlement grand-ducal

Outre la question de l'interopérabilité des systèmes de péage précitée, la directive (UE) 2019/520 – et partant le Projet – couvre également l'**échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne**. Par le biais de l'instauration d'un système d'échange d'informations calqué sur l'échange d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière au titre de la directive (UE) 2015/413³, la directive (UE) 2019/520 vise à résoudre les problèmes d'identification des contrevenants non-résidents qui ne s'acquittent pas des redevances routières, et de leurs véhicules.

Alors que le Luxembourg est signataire de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds⁴, plus communément connu sous le terme « Eurovignette », le mécanisme d'échanges transfrontière précité a vocation à permettre un meilleur recouvrement des impayés de contrevenants non-résidents et de leurs véhicules en lien avec le système de l'Eurovignette.

Il convient de préciser que le principe de l'Eurovignette et de son paiement n'est pas impacté par le Projet sous avis.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

De manière générale, la Chambre de Commerce constate que le Projet transpose de manière fidèle les dispositions de la directive (UE) 2019/520 et elle se félicite que les auteurs aient choisi de procéder à la transposition dynamique de l'annexe 1 de la directive (UE) 2019/520 (article 29 du Projet).

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaire particulier à formuler en ce qui concerne la transposition des articles de la directive (UE) 2019/520 relatifs à l'interopérabilité des systèmes de télépéage étant donné l'absence de systèmes de ce type sur le territoire national.

La Chambre de Commerce approuve cependant la transposition des dispositions de la directive (UE) 2019/520 relatives à la mise en place d'une procédure d'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne qui permettra d'améliorer le recouvrement des impayés en lien avec l'Eurovignette pour des propriétaires ou de véhicules non enregistrés au Luxembourg.

En effet, ces dispositions qui visent à l'amélioration du marché unique sont de nature à favoriser la création d'un réel *level playing field* entre les entreprises luxembourgeoises et étrangères soumises à l'Eurovignette et circulant sur le territoire luxembourgeois.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

La Chambre de Commerce note les erreurs ponctuelles suivantes :

- Article 22, paragraphe 1^{er} : « *Pour autant que le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat membre sur le territoire du Grand-Duché duquel , le défaut de paiement [...] » ;*
- Article 23 : « *Les fonctionnaires affectés [...] ».*

Concernant l'article 28

Afin de correspondre au texte de la directive transposée, la référence effectuée à l'article 28, paragraphe 3 du Projet devrait être modifiée comme suit : « *[...] conformément à l'article ~~22~~ 23 dudit règlement pour les finalités énumérées au paragraphe 1^{er} de cet article ».*

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le Projet de loi sous avis.

³ Lien vers le texte de la directive (UE) 2015/413

⁴ L'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds a été signé à Bruxelles le 9 février 1994. Il fait l'objet en droit national d'une loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation de cet accord.

7874/03

N° 7874³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

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

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'État (13.12.2021).....	1
2) Texte coordonné.....	5

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(13.12.2021)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adopté par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 9 décembre 2021.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras) ainsi que les propositions de texte du Conseil d'Etat que la Commission a fait siennes (figurant en caractères soulignés).

Amendements

À titre liminaire, il y a lieu de noter que, suite à la suppression des articles 11 et 27, et ceci afin de faire droit aux remarques du Conseil d'Etat, il a été procédé à une renumérotation des articles du projet de loi.

Amendement 1^{er} – Article 18 nouveau (Article 19 du projet de loi déposé)

La commission propose de modifier l'article 18 du projet de loi comme suit :

« **Art. 18. 19. Organismes évaluateurs notifiés**

(1) Le ministre agrée les organismes évaluateurs sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203.

(2) (1) Le ministre notifie à la Commission européenne 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 précitée 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 et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne.~~

(3) (2) Le ministre applique les critères figurant dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, de la directive (UE) 2019/520 précitée 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.

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

(5) (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 à l'article 19, paragraphe 5, ~~au paragraphe 5 de l'article 19~~ de la directive précitée, il saisit le comité du télépéage visé à l'article 31, paragraphe 1^{er}, de la directive précitée de la question. ~~À la lumière de l'avis de ce comité, la Commission européenne informe l'Etat 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. »~~

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que la disposition sous revue ne mentionne que de manière incidente, au paragraphe 3, son objectif principal, à savoir la nécessité d'un agrément ministériel des organismes évaluateurs. Le Conseil d'État demande par conséquent de reformuler de manière explicite la disposition afin de préciser que les organismes évaluateurs sont agréés par le ministre sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203.

Par ailleurs, la Haute Corporation relève qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations à la Commission européenne. Ainsi, au paragraphe 1^{er}, le législateur national ne peut pas imposer à la Commission européenne de publier au Journal officiel de l'Union européenne la liste des organismes notifiés. En revanche, le législateur national peut énoncer que cette liste et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne. De la même manière, au paragraphe 4, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne d'informer l'État membre notificateur.

Par l'amendement proposé, la commission parlementaire estime faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État.

Amendement 2 – Article 19 nouveau (Article 20 du projet de loi déposé)

La commission propose de modifier l'article 19 du projet de loi comme suit :

« Art. 19. 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 où sont consignés :

- a) 1^o les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant :
 1. a) les percepteurs de péages correspondants,
 2. b) les technologies de perception de péage employées,
 3. c) les données du contexte de péage,
 4. d) la déclaration de secteur de SET,
 5. e) les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- b) 2^o les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 4 ; et
- e) 3^o les coordonnées du bureau de contact unique visé à l'article 17 48, 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 1°, 4°, 5° et 6° a), d), e) et f). Le registre contient également les conclusions de l'audit visé à l'article 4, point 5° 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 5° 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^{er} et 2.

~~(4) La décision portant retrait du registre est susceptible d'un recours devant le tribunal administratif, qui statue comme juge du fond. Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.~~

(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. **Ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne. 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. »

Commentaire de l'amendement 2

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 5, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne de mettre des informations à la disposition des autres États membres. Le législateur national peut cependant énoncer que ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne.

En vue de tenir compte de la remarque du Conseil d'État, la commission propose de biffer la phrase « La Commission européenne met ces informations à la disposition des autres États membres. » et de la remplacer par « Ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne. »

Amendement 3 – Article 20 nouveau (Article 21 du projet de loi déposé)

La commission propose de modifier l'article 20 du projet de loi comme suit :

« Art. 20. 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. Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois mois.** »

Commentaire de l'amendement 3

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 3, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne de rendre sa décision dans un délai

de six mois. Il lui appartient en revanche de prévoir que le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois ans.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission propose de supprimer la phrase « 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. », et de prévoir que « Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois mois ».

Amendement 4 – Article 23 nouveau (Article 24 du projet de loi déposé)

La commission propose de modifier l'article 23 du projet de loi comme suit :

« Art. 23. 24. Procédure pour l'échange d'informations entre Etats 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 22 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 concernant :

- a) 1° les données relatives aux véhicules et
- b) 2° les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points 1° et 2° a) et b) nécessaires pour effectuer une recherche automatisée sont conformes à l'annexe I de la directive 2019/520 précitée.

(2) Lorsqu'~~il e le point de contact national visé à l'article 22 23~~ effectue une recherche automatisée sous la forme d'une demande sortante, le point de contact ~~national~~ luxembourgeois **visé à l'article 22**, 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 précitée.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 22 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 22 23 au point de contact national de l'État 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 **précitée** et du chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI. »

Commentaire de l'amendement 4

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État renvoie, quant à la terminologie, à ses observations relatives à l'article 2, point 24), et demande aux auteurs d'employer les termes « point de contact luxembourgeois » et non pas « point de contact national ».

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission propose de reformuler la première phrase du paragraphe 2 pour des raisons d'ordre légistique.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-avant.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements aux chambres professionnelles.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

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

Chapitre 1^{er} ~~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.~~

~~(1) (2) Les articles 3 à 20 21 ne s'appliquent pas :~~

- ~~a) 1° aux systèmes de péage routier qui ne sont pas électroniques au sens de l'article 2, point 24° 10) ; et~~
- ~~b) 2° 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 20 21 seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.~~

~~(2) (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~~ Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « 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 ;

- 2° « aptitude à l'emploi » : la capacité d'un constituant d'interopérabilité à fournir et à maintenir une performance spécifiée lorsqu'il est en service et intégré de façon représentative dans le SET en relation avec le système d'un perceuteur de péages ;
- 3° « 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 ;
- 4° « constituant d'interopérabilité » : tous les composants élémentaires, groupes de composants, sous-ensembles ou ensembles complets d'équipements intégrés ou destinés à être intégrés dans le SET, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du service, y compris les éléments matériels et immatériels comme les logiciels ;
- 5° « 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 ;
- 6° « 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 ;
- 7° « détenteur du véhicule » : la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'État membre d'immatriculation ;
- 8° « 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 ;
- 9° « 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 et / transmettre des données à distance, soit en tant que dispositif séparé ou en tant qu'équipement intégré dans le véhicule ;
- 10° « 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 ;
- 11° « 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 ;
- 12° « péage » ou « redevance routière » : la redevance qui doit être acquittée par l'usager 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 ;
- 13° « perceuteur de péages » : une entité publique ou privée qui prélève des péages pour la circulation des véhicules dans un secteur du SET ;
- 14° « perceuteur de péages désigné » : une entité publique ou privée qui a été nommée pour devenir le perceuteur de péages dans un futur secteur du SET ;
- 15° « 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 ;
- 16° « 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 ;
- 17° « 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 ;
- 18° « 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 perceuteur de péages concerné et qui est enregistrée par son État membre d'établissement ;
- 19° « 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 ;
- 20° « 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 ;

- 21° « 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 ;
- 22° « 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 ;
- 23° « 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 ;
- 24° « 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 ;
- 25° « 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 ;
- 26° « utilisateur du SET » : une personne physique ou morale qui dispose d'un contrat auprès d'un prestataire du SET afin d'accéder au SET ;
- 27° « véhicule » : un véhicule motorisé ou un ensemble de véhicules articulés destiné à servir ou utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises ;
- 28° « véhicule utilitaire léger » : un véhicule ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes ;
- 29° « véhicule utilitaire lourd » : un véhicule ayant une masse maximale autorisée supérieure 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) 1° localisation par satellite ;
- b) 2° communications mobiles ;
- e) 3° micro-ondes de 5,8 gigahertz 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^{er}, 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 ou 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^{er}, 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 gigahertz 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 2 II – Principes généraux du SET

Service européen de télépéage

Art. 4. Enregistrement des prestataires du SET établis au Luxembourg

Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, ci-après le « le ministre » accorde l'enregistrement aux entités établies au Grand-Duché de Luxembourg dans le registre prévu à l'article 19 20. Les entités qui demandent l'inscription doivent démontrer qu'elles satisfont aux exigences suivantes :

- a) 1^o détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente ;
- b) 2^o disposer des équipements techniques et de la déclaration « CE » ou d'un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité aux spécifications ;
- c) 3^o justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans d'autres domaines pertinents ;
- d) 4^o avoir la capacité financière appropriée ;
- e) 5^o tenir à jour un plan de gestion globale des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins ;
- f) 6^o jouir d'une bonne réputation.

Art. 5. Droits et obligations des prestataires du 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 européenne sur la protection des données à caractère personnel énoncées, en particulier, dans le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) 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 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à

la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) et en conformité avec la loi du 1^{er} 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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 **19 20**, paragraphe 1^{er}, est mis à jour en ce qui concerne les informations visées au paragraphe 1^{er}, point 1^o, a) de ce même article.

(2) Le percepteur de péages responsable d'un secteur de SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 précitée.

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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 **14 15**, paragraphe 1^{er}.

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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 **14 15**, paragraphe 1^{er}.

(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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ne doit pas excéder le péage national ou local correspondant.

(6) Les percepteurs de péages acceptent dans leurs secteurs de SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 précitée 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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg imputable au perceuteur 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 perceuteurs 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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 7. Rémunération

(1) Les prestataires du SET ont droit à une rémunération de la part du perceuteur 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) 1° le coût d'exigences et d'obligations spécifiques du prestataire de services principal et non des prestataires du SET ; et
- b) 2° la nécessité de déduire de la rémunération des prestataires du SET les redevances fixes imposées par le perceuteur de péages sur la base des coûts encourus par 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 perceuteur de péages, cette dernière doit prévaloir, à moins qu'une erreur ne puisse être établie.

(2) Un perceuteur 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 perceuteur 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 perceuteurs de péages et les prestataires du SET.

(4) Dans les systèmes de péage par micro-ondes, les perceuteurs 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 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), en conformité avec la loi du 1^{er} 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 3 III – Organe de conciliation

Art. 11. Etablissement 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^{er}, 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. 11. 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^{er} requiert que l'organe de conciliation indique, 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^{er} requiert que l'organe de conciliation rende L'organe de conciliation rend 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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 4 ~~IV~~ – Dispositions techniques

Art. ~~12. 13.~~ Service continu unique

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

Cela signifie que :

- a) 1° 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) 2° l'interaction entre l'utilisateur et un équipement embarqué particulier reste la même quel que soit le secteur de SET.

Art. ~~13. 14.~~ Eléments 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. ~~14. 15.~~ Constituants d'interopérabilité

(1) Lorsqu'un nouveau système de télépéage est créé, le perceuteur 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 perceuteur 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 perceuteur de péages respecte cette planification.

(2) Chaque perceuteur 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 perceuteur de péages et d'obtenir une certification des résultats concluants des tests concernés. Les perceuteurs 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 perceuteurs 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 5 ~~V~~ – Clauses de sauvegarde

Art. 15. ~~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) 1° d'une mauvaise application des spécifications techniques ; ou
- b) 2° 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. 16. ~~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 15 ~~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 6 ~~CHAPITRE VI~~ – Dispositions administratives

Art. 17. ~~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. 18. ~~19.~~ Organismes évaluateurs notifiés

(1) **Le ministre agréé les organismes évaluateurs sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203.**

(2) ~~(4)~~ Le ministre notifie à la Commission européenne 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 précitée 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 et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne.~~

(3) (2) Le ministre applique les critères figurant dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, de la directive (UE) 2019/520 précitée 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.

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

(5) (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 à l'article 19, paragraphe 5, ~~au paragraphe 5 de l'article 19~~ de la directive précitée, il saisit le comité du télépéage visé à l'article 31, paragraphe 1^{er}, de la directive précitée de la question. ~~À la lumière de l'avis de ce comité, la Commission européenne informe l'Etat 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. 19. 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 où sont consignés :

- a) 1° les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant :
 - 1. a) les percepteurs de péages correspondants,
 - 2. b) les technologies de perception de péage employées,
 - 3. c) les données du contexte de péage,
 - 4. d) la déclaration de secteur de SET,
 - 5. e) les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- b) 2° les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 4 ; et
- e) 3° les coordonnées du bureau de contact unique visé à l'article 17 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 1°, 4°, 5° et 6° a), d), e) et f). Le registre contient également les conclusions de l'audit visé à l'article 4, point 5° 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 5° 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^{er} et 2.

~~(4) La décision portant retrait du registre est susceptible d'un recours devant le tribunal administratif, qui statue comme juge du fond. Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.~~

(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. **Ces informations sont mises à la disposition des autres Etats membres par la Commission européenne. 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 7 ~~CHAPITRE VII~~ – Systèmes pilotes

Art. 20. 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. Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois mois.~~

Chapitre 8 ~~CHAPITRE VIII~~ – Echange d'informations sur le défaut de paiement de redevances routières

Art. 21. 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 ~~23 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 ~~23 24~~.

Art. 22. 23. Point de contact luxembourgeois 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 luxembourgeois national.

Art. 23. 24. Procédure pour l'échange d'informations entre Etats 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 ~~22 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 concernant :

- a) 1° les données relatives aux véhicules et
- b) 2° les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points 1° et 2° ~~a) et b)~~ nécessaires pour effectuer une recherche automatisée sont conformes à l'annexe I de la directive 2019/520 précitée.

(2) Lorsqu'~~il e~~ ~~le point de contact national visé à l'article 22 23~~ effectue une recherche automatisée sous la forme d'une demande sortante, le point de contact national luxembourgeois visé à l'article 22,

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 précitée.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 22 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 22 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 précitée et du chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI.

Art. 24. 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 22 23 constatent le défaut de paiement de la redevance routière due conformément à la loi modifiée précitée 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^{er} 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 précitée 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.

(2) (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'Etat membre d'immatriculation, afin de garantir le respect des droits fondamentaux.

Art. 25. 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 22 23, dès qu'un défaut de paiement d'une redevance routière due conformément à la loi modifiée précitée 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 23 24, paragraphe 1^{er}, les conditions suivantes :

- a) 1^o les données transférées sont limitées à ce qui est nécessaire pour obtenir le paiement de la redevance routière due ;
- b) 2^o 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 24 25 ;
- e) 3^o 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 22 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 trois 3 ans après le transfert des données.

Art. 27. Rapports communiqués par les Etats 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.26. 28. Protection des données

(1) Le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), la loi du 1^{er} 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 **23 et 24 24 et 25** se limite aux types de données énumérées dans l'annexe I de directive (UE) 2019/520 précitée.

Le point de contact luxembourgeois national visé à l'article **22 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 **trois 3** ans conformément à l'article **25 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 **23 et 24 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^{er} 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 1^{er} de cet article.

(3) (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 **luxembourgeois national** en raison du défaut de paiement de la redevance routière constatée, y compris la date de la demande et l'autorité compétente.

Art. 27. 29. Modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive

Les modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive s'appliquent avec effet au jour de la date d'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le ministre ~~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.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7874/04

N° 7874⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

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

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(1.2.2022)

Par dépêche du 13 décembre 2021, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 9 décembre 2021.

Le texte des amendements était accompagné d'une observation préliminaire, d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés, figurant en caractères gras, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Les amendements en projet visent à répondre aux observations émises par le Conseil d'État dans son avis CE n° 60.705 du 30 novembre 2021. Seuls quatre amendements sont déposés, les propositions de texte que la Commission de la mobilité et des travaux publics a faites siennes figurant en caractères soulignés au texte coordonné du projet de loi.

Bien qu'aucun amendement n'ait été déposé quant à la suppression de l'article 11 du projet de loi initial ni quant au nouvel article 11 (article 12 ancien), le Conseil d'État constate, tel qu'il l'avait entre autres suggéré, que les auteurs des amendements ont fait le choix de supprimer l'article 11 de la loi en projet relatif à l'organe de conciliation. Cependant, il va de soi que le choix opéré par les auteurs des amendements a des conséquences quant à la teneur de l'article 11 nouveau (12 ancien) de la loi en projet relatif à la procédure de médiation. En effet, la procédure de médiation à établir suppose l'intervention d'un organe de conciliation, que la commission parlementaire a pourtant supprimé. Le Conseil d'État demande donc aux auteurs de supprimer l'article 11 nouveau (12 ancien).

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Amendements 1 et 2

Sans observation.

Amendement 3

À l'article 20, paragraphe 3, dans sa teneur amendée, le Conseil d'État relève une erreur dans la transposition de l'article 22 de la directive (UE) 2019/520. La durée maximale de la période déterminée par la Commission européenne ne peut excéder trois ans, et non pas trois mois, comme cela figure à

l'amendement projeté. Cette erreur est à redresser sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive.

Amendement 4

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Amendement 1

Au paragraphe 1^{er}, lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur. Partant, il faut écrire, à la première occurrence de l'intitulé dudit acte « règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission du 28 novembre 2019 concernant la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 1^{er} février 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

7874/05

N° 7874⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

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

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(10.2.2022)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente-Rapportrice ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 25 août 2021 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche financière, d'un commentaire des articles ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 30 novembre 2021.

Lors de la réunion du 9 décembre 2021, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Chantal Gary a été désignée comme Rapportrice.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 30 novembre 2021.

La Chambre de Commerce a émis en avis en date du 16 novembre 2021, réceptionné le 10 décembre 2021.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 1^{er} février 2022.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné l'avis complémentaire dans sa réunion du 3 février 2022 et a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 10 février 2022.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi a comme objet la transposition 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, ci-après la « directive (UE) 2019/520 ». Elle abroge 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, ci-après la « directive de 2004 ».

La directive (UE) 2019/520 a pour objectifs d'assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage sur l'ensemble du réseau routier de l'Union européenne et de 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. L'objectif d'interopérabilité est notamment poursuivi au moyen d'un système européen de télépéage, ci-après « SET », complémentaire par rapport aux services de télépéage nationaux.

Même s'il n'est pas prévu actuellement d'instaurer un péage sur le réseau routier national, le Luxembourg reste de toute façon obligé à transposer la directive (UE) 2019/520, qui met par ailleurs en place des règles européennes d'échange de données d'immatriculation concernant les véhicules et les propriétaires ou détenteurs dans le but de réagir face au défaut de paiement.

La directive de 2004 avait été transposée en droit national par le règlement grand-ducal modifié du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne et avait essentiellement pour objet de définir les caractéristiques du SET et des solutions technologiques à mettre en place. La nouvelle directive (UE) 2019/520 définit désormais aussi les droits et obligations des prestataires du SET, des percepteurs de péage et des utilisateurs du SET.

Afin de garantir un maximum de sécurité juridique et vu que plusieurs dispositions de la directive (UE) 2019/520 sont susceptibles de relever de matières réservées à la loi, il a été décidé de transposer cette directive par le biais d'une loi, même si une large partie des dispositions ne trouveront pas application sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, à défaut d'instauration d'un système de péage sur le réseau routier ou autoroutier luxembourgeois.

Enfin, la directive (UE) 2019/520 renvoie aussi à des actes délégués et à des actes d'exécution à prendre par la Commission européenne avec le but de préciser certaines normes et procédures ainsi que certains critères. Dans ce contexte, la Commission a déjà adopté le règlement d'exécution (UE) 2020/204 de la Commission du 28 novembre 2019 relatif à des obligations détaillées incombant aux prestataires du service européen de télépéage, au contenu minimal de la déclaration de secteur de service européen de télépéage, aux interfaces électroniques, aux exigences applicables aux constituants d'interopérabilité, et abrogeant la décision 2009/750/CE, ainsi que le règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission du 28 novembre 2019 concernant la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés. S'agissant de règlements européens directement applicables, aucune mesure de transposition n'est requise pour ces textes.

1. Historique et rappel en matière de télépéage

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. Les possibilités offertes par l'interopérabilité contractuelle permettent par ailleurs 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.

La directive de 2004 créa un service européen de télépéage visant l'interopérabilité sur les plans technique, contractuel et procédural des différents systèmes nationaux, sans affecter ni le choix politique des États membres de percevoir ou non un péage sur leurs réseaux routiers, ni leur liberté de mettre en œuvre différentes approches de tarification routière. Elle a mis en place des normes techniques garantissant la compatibilité technique entre les systèmes de télépéage basés sur la technologie des microondes de 5,8 GHz et sur des technologies de localisation par satellite et de communications mobiles. Ce dispositif d'interopérabilité fonde sur des normes ouvertes et publiques, disponibles sur une base non discriminatoire à tous les fournisseurs de systèmes, est maintenu par la directive (UE) 2019/520.

Le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne – qui a transposé la directive de 2004 – fut modifié par le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 afin de permettre aux sociétés désireuses de devenir prestataire du SET de pouvoir s'établir et de se faire enregistrer en tant que prestataire du SET au

Luxembourg. Par sa décision du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques, la Commission européenne avait fixé que les prestataires doivent demander leur enregistrement dans l'État membre où ils sont établis et la procédure d'un tel enregistrement a donc également 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 le règlement grand-ducal transposant la directive de 2004 fut 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. En effet, les dispositions de la directive de 2004 ne rentraient pas dans le champ d'application d'une loi existante car aucun système de péage routier n'existait encore au Grand-Duché et la directive de 2004 n'affectant pas la décision fondamentale d'un État membre de percevoir ou non un péage sur son réseau routier, permettait une transposition par voie de règlement grand-ducal sur base de la loi précitée.

2. Contenu et nouveautés de la directive (UE) 2019/520

La nouvelle directive (UE) 2019/520 prévoit une procédure d'échange d'informations sur le défaut de paiement de redevances routières et permettra ainsi aux différents acteurs auxquels un paiement d'une redevance routière est dû, de réclamer ces montants aux usagers de route dont les voitures sont immatriculées dans d'autres États membres. En ce qui concerne le Luxembourg, cet échange d'informations permettra ainsi à l'Administration des douanes et accises d'identifier les contrevenants non-résidents en cas de non-paiement de l'Eurovignette. En effet, bien que le Luxembourg n'ait pas introduit de système de péage général, nous percevons néanmoins – en tant qu'État signataire de *l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds*, dit « Eurovignette » – une redevance pour les véhicules utilitaires d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus circulant sur les voies nationales faisant partie du réseau transeuropéen.

L'interopérabilité des systèmes de télépéage routier

Les dispositions y relatives sont actuellement non applicables au Luxembourg, à défaut de perception de péage sur le réseau routier. Comme mentionné précédemment, il doit néanmoins être garanti qu'un prestataire du SET s'établissant au Luxembourg puisse s'y enregistrer et que la procédure afférente a déjà été prévue par le règlement modifié du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne. Cette procédure est donc reprise par le présent projet.

Les autres dispositions sont susceptibles de trouver application dès que des redevances routières liées à la distance parcourue par le véhicule ou au passage d'un véhicule par un point spécifique seront perçues au Luxembourg, le réseau routier, autoroutier ou l'ouvrage d'art concerne devenant dans cette hypothèse un secteur du SET. Enfin, deux des nouvelles dispositions méritent des explications plus détaillées :

○ 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. En conséquence, la nouvelle directive autorise désormais une couverture plus limitée en termes de pays tout en fixant un seuil de couverture minimale de quatre pays endéans 3 ans. Tout d'abord, les prestataires du SET sont obligés de conclure des contrats couvrant tous les secteurs de SET d'un État membre dans les 2 ans suivant la conclusion du premier contrat dans cet État membre. S'y ajoute ensuite l'obligation pré-mentionnée de couvrir tous les secteurs d'au moins quatre États membres au plus tard 3 ans après leur enregistrement. 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*

Mise 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 État 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 toute adaptation à celle-ci doivent être publiées suffisamment à l'avance pour permettre aux prestataires concernés d'adapter leurs constituants d'interopérabilité à ces exigences et pour pouvoir les agréer au plus tard un mois avant la date du lancement opérationnel du système modifié.

L'échange d'informations relatives au défaut de paiement

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 déjà dans la directive précédente de 2011 (DIR 2011/82/UE).

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. À l'instar de ces deux directives, la directive dont la transposition fait l'objet du présent projet de loi (DIR 2019/520/UE) servira à résoudre les problèmes d'identification des utilisateurs non-résidents en cas de défaut de paiement de redevances routières. Par souci de cohérence et afin de permettre une utilisation efficiente des ressources, la directive (UE) 2019/520 reprend donc le même système que celui prévu par les directives (UE) 2011/82 et (UE) 2015/413.

Comme mentionné plus haut, cette procédure d'échange permettra aux autorités luxembourgeoises d'identifier des utilisateurs 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. Il n'existe actuellement pas d'autre obligation de paiement de redevance routière qui pourrait être visée par le mécanisme d'échange d'informations instauré par la nouvelle directive.

L'échange d'informations s'effectuera avec 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.

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

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 (Eurovignette).

*

III. AVIS

Avis du Conseil d'Etat (30.11.2021)

Le Conseil d'État constate que la loi en projet procède à une retranscription quasi littérale de la directive (UE) 2019/520 et tient à rappeler aux auteurs que lors de la transposition d'une directive en droit national, il s'impose de procéder à l'adaptation du droit national au droit de l'Union. De plus, les dispositions qui échappent au domaine de compétence du législateur luxembourgeois ou qui n'inté-

ressent strictement que les relations entre les États membres et les autorités de l'Union européenne ne se prêtent en principe pas à transposition. Le Conseil d'État y reviendra lors de l'examen des articles.

La directive à transposer renvoyant également à des actes délégués et à des actes d'exécution à prendre par la Commission européenne, le Conseil d'État tient à préciser que si ces actes sont pris sous forme de règlements européens directement applicables, aucune mesure de transposition n'est requise ; mais s'ils sont adoptés sous forme de directives, une transposition en droit national s'impose.

Aucun des 29 articles initiaux du projet de loi est visé par une opposition formelle. Le Conseil d'État a cependant formulé, outre un certain nombre d'observations d'ordre légistique, de nombreuses propositions de reformulation et des demandes de suppression de texte. Pour le détail de ces remarques, il est renvoyé au commentaire des articles.

Avis complémentaire du Conseil d'État (1.2.2022)

Dans son avis complémentaire concernant les amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 9 décembre 2021, le Conseil d'État constate que bien qu'aucun des quatre amendements lui soumis ne vise ni la suppression de l'article 11 ni l'article 12 du projet de loi initial, les auteurs ont pourtant fait le choix, tel que le Conseil d'État l'avait entre autres suggéré, de supprimer l'article 11 de la loi en projet relatif à l'organe de conciliation. Le Conseil d'État tient à attirer l'attention des auteurs sur le fait que les articles 11 et 12 du projet initial sont liés et qu'il faudra donc également supprimer l'article 12 initial.

Ensuite, le Conseil d'État s'est vu contraint d'émettre une opposition formelle en raison d'une transposition incorrecte de la directive à l'article 20, paragraphe 3, dans sa teneur amendée (amendement 3) et demande de redresser cette erreur. En effet, la durée maximale de la période déterminée par la Commission européenne ne peut excéder trois ans, et non pas trois mois, comme cela figure à l'amendement projeté.

Avis de la Chambre de Commerce (16.11.21)

La Chambre de Commerce constate que le projet transpose de manière fidèle les dispositions de la directive (UE) 2019/520 et elle se félicite que les auteurs aient choisi de procéder à la transposition dynamique de l'annexe 1 de la directive. Elle approuve le projet de loi et n'a pas formulé de commentaire spécifique, mise à part la remarque que ces nouvelles dispositions sont de nature à favoriser la création d'un réel « *level playing field* » entre les entreprises luxembourgeoises et étrangères soumises à l'Eurovignette et circulant sur le territoire luxembourgeois.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous examen reproduit de manière presque identique les quatre premiers paragraphes de l'article 1^{er} de la directive (UE) 2019/520.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est, d'une part, superflète, car sans valeur normative et ne se prête, d'autre part, pas à une transposition par transcription du texte de la directive.

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, est à omettre, les décisions des États membres quant aux redevances applicables sur leurs propres territoires échappant à la compétence du législateur luxembourgeois.

L'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive (UE) 2019/520 n'est pas à transposer, car l'objectif énoncé échappe à la compétence du législateur national. Le paragraphe 4 est partant à supprimer.

La commission a décidé de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État et de supprimer les paragraphes 1 et 2.

Article 2

L'article sous examen retranscrit de manière littérale l'article 2 de la directive (UE) 2019/520, relatif aux définitions.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État note que le point 24) définit le « point de contact national » comme étant l'« 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 ». La définition vise ainsi le point de contact au sein de tous les États membres. Par conséquent, le Conseil d'État estime que les termes « point de contact national » ne peuvent donc pas être employés pour désigner le point de contact « luxembourgeois » tel que défini à l'article 23 de la loi en projet. Or, la Haute Corporation constate que pour désigner le point de contact luxembourgeois, le dispositif en projet utilise indifféremment les termes de « point de contact national », « point de contact national visé à l'article 23 », ou encore « point de contact luxembourgeois visé à l'article 23 ».

Par conséquent, le Conseil d'État demande de revoir de manière cohérente tout au long du dispositif la désignation du point de contact luxembourgeois.

Afin de tenir compte de la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire a décidé de procéder à des adaptations de texte dans les articles consécutifs concernés, en remplaçant « point de contact national » par « point de contact luxembourgeois ».

Article 3

L'article sous examen retranscrit de manière quasi littérale l'article 3 de la directive (UE) 2019/520, relatif aux solutions technologiques devant être respectées par les « prestataires du SET ».

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État attire l'attention sur le fait que la disposition du paragraphe 5, laissant aux États membres la possibilité de mettre en place des systèmes de télépéage routier pour les véhicules utilitaires légers basés sur la localisation par satellite ou les communications mobiles, ne se prête pas à une transposition par reprise littérale. Les termes « [s]ans préjudice du droit des États membres de mettre en place des systèmes de télépéage routier pour les véhicules utilitaires légers basés sur la localisation par satellite ou les communications mobiles, » sont par conséquent à supprimer d'après le Conseil d'État.

La commission a décidé de suivre le Conseil d'État et de supprimer le bout de phrase en question du paragraphe 5.

Article 4

L'article sous examen a trait à l'enregistrement des prestataires du service européen de télépéage (« SET »).

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que les termes « prestataires du SET » tels que définis à l'article 2, point 6), en projet, incluent tant les prestataires enregistrés au Luxembourg que les prestataires enregistrés dans d'autres États qui assurent le SET sur le territoire luxembourgeois.

Or, la Haute Corporation note que l'enregistrement des prestataires conformément à l'article sous examen ne s'applique qu'aux entités établies au Luxembourg et ne s'applique donc pas aux prestataires qui assurent une prestation de SET sur le territoire luxembourgeois et qui sont enregistrés dans un autre État membre. Par conséquent, le Conseil d'État suggère de modifier l'intitulé de l'article sous examen pour ne viser précisément que les prestataires du SET établis au Luxembourg.

La commission a décidé de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 5

L'article sous examen a trait aux droits et obligations des prestataires du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 6

L'article sous examen transcrit de manière quasi littérale l'article 6 de la directive (UE) 2019/520 et définit les droits et obligations des percepteurs de péage.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu d'adapter la disposition au droit national en précisant à chaque mention des secteurs de SET que seuls se trouvent visés les secteurs nationaux de SET. Ainsi, aux paragraphes 1^{er}, 2, et 5 à 8, le Conseil d'État demande de viser les secteurs du SET ou le SET « sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

La commission a décidé de faire droit à la demande du Conseil d'État.

Article 7

L'article 7 a trait à la rémunération des prestataires du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 8

L'article 8 a trait aux péages.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 9

L'article 9 a trait à la comptabilité.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 10

L'article 8 a trait aux droits et obligations des utilisateurs du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Articles 11 et 12

Les articles 11 et 12 de la directive (UE) 2019/520 imposent l'institution d'un organe national de conciliation et l'établissement d'une procédure de médiation aux États membres ayant au moins un secteur de SET.

Aux yeux du Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, il ne suffit pas de prévoir dans la loi en projet le simple principe de l'existence de l'organe de conciliation dès l'existence d'un secteur de SET pour satisfaire à l'obligation faite aux États membres ayant au moins un tel secteur d'instituer cet organe. Pour assurer la transposition adéquate de l'article 11 de la directive au moment requis, il convient de désigner clairement l'organe en question s'il s'agit d'un organe existant ou sinon de prévoir sa dénomination, sa forme, sa composition, et la durée du mandat de ses membres. Le Conseil d'État demande dès lors soit de préciser l'article sous revue en ce sens, soit de le supprimer et de ne transposer l'article 11 de la directive qu'au moment de l'existence d'un secteur de SET sur le territoire luxembourgeois.

La commission a par conséquent décidé de supprimer l'article 11 du projet de loi.

Les articles consécutifs ont été renumérotés.

En outre, le Conseil d'État note au sujet de l'article 12 de la directive (UE) 2019/520, que celui-ci ne se prête pas à une reproduction littérale. Il estime par conséquent qu'au paragraphe 2 de l'article 12 du projet de loi, il n'y a pas lieu d'écrire que la « procédure de médiation [...] requiert que l'organe de conciliation indique [...] ». Il y a en revanche lieu d'écrire de manière péremptoire que « l'organe de conciliation indique [...] ». La même observation vaut pour le paragraphe 3.

La commission a décidé de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

À l'article 12, paragraphe 4, du projet de loi, la Haute Corporation est d'avis que les termes « afin de lui faciliter la tâche » sont superflus et à supprimer. De plus, il estime qu'il y a lieu d'adapter la disposition au droit national et de remplacer la formulation « contribuant à la prestation du SET dans l'État membre concerné » par « contribuant à la prestation du SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

La commission a décidé de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Pour ce qui est de l'article 12, paragraphe 5 du projet de loi relatif aux relations entre le ministre ayant les Transports dans ses attributions et la Commission européenne, le Conseil d'État estime qu'il est à supprimer, cette disposition de la directive ne devant pas être transposée.

La commission a décidé de faire également droit à cette remarque du Conseil d'État et de supprimer le paragraphe 5 en question.

Dans son avis complémentaire du 1^{er} février 2022, le Conseil d'État constate que bien qu'aucun amendement n'ait été déposé quant à la suppression de l'article 11 du projet de loi initial ni quant au nouvel article 11 (article 12 ancien), tel que la Haute Corporation l'avait entre autres suggéré, la commission parlementaire a fait le choix de supprimer l'article 11 de la loi en projet relatif à l'organe de conciliation. Cependant, il va de soi que le choix opéré par la commission a des conséquences quant à la teneur de l'article 11 nouveau (12 ancien) de la loi en projet relatif à la procédure de médiation. En effet, la procédure de médiation à établir suppose l'intervention d'un organe de conciliation, que la commission parlementaire a pourtant supprimé. Le Conseil d'État demande donc de supprimer l'article 11 nouveau (12 ancien).

La commission parlementaire a décidé de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de supprimer l'article 12 en question. Les articles subséquents ont par conséquent été renumérotés.

Article 13 du projet de loi déposé – nouvel article 11

L'article sous examen prévoit que le SET est fourni aux utilisateurs en tant que service continu unique.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 14 du projet de loi déposé – nouvel article 12

L'article sous examen a trait à des éléments supplémentaires concernant le SET, notamment que le ministre peut exiger que les prestataires de services de péage, y compris les prestataires du SET fournissent, à la demande d'une autorité d'un État membre, des données de trafic concernant leurs clients.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 15 du projet de loi déposé – nouvel article 13

L'article sous examen a trait aux constituants d'interopérabilité.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 16 du projet de loi déposé – nouvel article 14

L'article sous examen a trait à la procédure de sauvegarde.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 17 du projet de loi déposé – nouvel article 15

L'article sous examen retranscrit de manière littérale l'article 17 de la directive (UE) 2019/520, qui exige que 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 soient motivées de façon précise et comportent l'indication des voies et délais de recours.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que vu que ces exigences s'appliquent à toute décision, contrairement à ce qui est prévu aux articles 6 et 14 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'État et des communes, il peut marquer son accord avec le texte sous avis.

La commission en a pris note.

Article 18 du projet de loi déposé – nouvel article 16

L'article sous examen a trait au bureau de contact unique pour les prestataires du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 19 du projet de loi déposé – nouvel article 17

L'article sous examen retranscrit de manière quasi littérale l'article 19 de la directive (UE) 2019/520. Il porte sur l'obligation faite au ministre ayant les Transports dans ses attributions de

notifier à la Commission européenne les organismes évaluateurs respectant les critères énoncés par la directive.

Le Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, constate que la disposition sous revue ne mentionne que de manière incidente, au paragraphe 3, son objectif principal, à savoir la nécessité d'un agrément ministériel des organismes évaluateurs. Le Conseil d'État demande par conséquent de reformuler de manière explicite la disposition afin de préciser que les organismes évaluateurs sont agréés par le ministre sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203.

Par ailleurs, la Haute Corporation relève qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations à la Commission européenne. Ainsi, au paragraphe 1^{er}, le législateur national ne peut pas imposer à la Commission européenne de publier au Journal officiel de l'Union européenne la liste des organismes notifiés. En revanche, le législateur national peut énoncer que cette liste et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne. De la même manière, au paragraphe 4, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne d'informer l'État membre notificateur.

Afin de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État, la commission parlementaire a décidé de biffer la phrase relative à l'obligation imposée à la Commission européenne d'informer l'État membre notificateur.

Afin de faire droit aux autres remarques du Conseil d'État, la commission a décidé de reformuler l'article sous examen comme suit :

« Art. 18. 19. Organismes évaluateurs notifiés

(1) Le ministre agrée les organismes évaluateurs sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203.

(2) (1) Le ministre notifie à la Commission européenne 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 précitée 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 et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne.~~

(3) (2) Le ministre applique les critères figurant dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, de la directive (UE) 2019/520 précitée 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.

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

(5) (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 à l'article 19, paragraphe 5, au paragraphe 5 de l'article 19 de la directive précitée, il saisit le comité du télépéage visé à l'article 31, paragraphe 1^{er}, de la directive précitée de la question. À la lumière de l'avis de ce comité, la Commission européenne informe l'Etat 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. »

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a pas émis de remarque quant au fond. Quant à la forme, la Haute Corporation note qu'au paragraphe 1^{er}, lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur. Partant, il faut écrire, à la première occurrence de l'intitulé dudit acte « règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission du 28 novembre 2019 concernant la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés ».

La commission a décidé de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 20 du projet de loi déposé – nouvel article 18

L'article sous examen vise à transposer l'article 21 de la directive (UE) 2019/520 et a trait au registre électronique national.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État estime que dans un souci d'harmonisation, il est indiqué de libeller le paragraphe 4 relatif à l'introduction d'un recours en réformation comme suit : « Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. ».

La commission a décidé de reprendre la proposition de texte du Conseil d'État.

La Haute Corporation estime en outre, au paragraphe 5, qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne de mettre des informations à la disposition des autres États membres. Le législateur national peut cependant énoncer que ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne.

En vue de tenir compte de la remarque du Conseil d'État, la commission a proposé de biffer la phrase « La Commission européenne met ces informations à la disposition des autres États membres. » et de la remplacer par « Ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne. »

La commission a par conséquent décidé de modifier par voie d'amendement l'article 19 du projet de loi comme suit :

« Art. 19. 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 où sont consignés :

- a) 1° les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant :
 1. a) les percepteurs de péages correspondants,
 2. b) les technologies de perception de péage employées,
 3. c) les données du contexte de péage,
 4. d) la déclaration de secteur de SET,
 5. e) les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- b) 2° les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 4 ; et
- e) 3° les coordonnées du bureau de contact unique visé à l'article 17 48, 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 1°, 4°, 5° et 6° a), d), e) et f). Le registre contient également les conclusions de l'audit visé à l'article 4, point 5° 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 5° 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^{er} et 2.

(4) La décision portant retrait du registre est susceptible d'un recours devant le tribunal administratif, qui statue comme juge du fond. Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(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. **Ces informations sont**

mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne. 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. »

L'amendement n'appelle pas d'observation du Conseil d'État dans son avis complémentaire du 1^{er} février 2022.

Article 21 du projet de loi déposé – nouvel article 19

L'article sous examen vise à transposer l'article 22 de la directive (UE) 2019/520 qu'il retranscrit de manière quasi littérale et a trait aux systèmes de péage pilotes.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 3, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne de rendre sa décision dans un délai de six mois. Il lui appartient en revanche de prévoir que le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois ans.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission a décidé de supprimer les phrases « 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. », et de prévoir que « Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois mois ».

La commission a par conséquent décidé de modifier par voie d'amendement l'article 20 du projet de loi comme suit :

« Art. 20. 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. Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois mois.~~** »

À l'article 20, paragraphe 3, dans sa teneur amendée, le Conseil d'État relève, dans son avis complémentaire du 1^{er} février 2022, une erreur dans la transposition de l'article 22 de la directive (UE) 2019/520. La durée maximale de la période déterminée par la Commission européenne ne peut excéder trois ans, et non pas trois mois, comme cela figure à l'amendement projeté. Cette erreur est à redresser sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive.

La commission parlementaire a donc décidé de redresser l'erreur purement rédactionnelle.

Article 22 du projet de loi déposé – nouvel article 20

L'article sous examen a trait aux défauts de paiement de redevances routières susceptibles de donner lieu à un échange d'informations.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 23 du projet de loi déposé – nouvel article 21

L'article sous examen entend désigner le point de contact national aux fins de transposition de l'article 23, paragraphe 2, de la directive (UE) 2019/520.

Quant à la terminologie, le Conseil d'État renvoie, dans son avis du 30 novembre 2021, à ses observations relatives à l'article 2, point 24), et demande aux auteurs d'employer les termes de « point de contact luxembourgeois » et non de « point de contact national ».

La commission a décidé de faire droit à la suggestion du Conseil d'État de remplacer les termes « point de contact national » par « point de contact luxembourgeois ».

Article 24 du projet de loi déposé – nouvel article 22

L'article sous examen entend transposer l'article 23 de la directive (UE) 2019/520. Ce dernier s'inspire de l'article 4 de la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, lui-même transposé par l'article 4 de la loi du 19 décembre 2014. La teneur de l'article sous examen s'avère donc être quasiment identique à celle de l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Au paragraphe 2, et conformément aux observations relatives à l'article 2, point 24), le Conseil d'État demande dans son avis du 30 novembre 2021 de mentionner le « point de contact luxembourgeois visé à l'article 23 » et non pas le point de contact « national ».

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission a proposé de reformuler la première phrase du paragraphe 2 pour des raisons d'ordre légistique.

La commission a par conséquent décidé de modifier par voie d'amendement l'article 23 du projet de loi comme suit :

« Art. 23. 24. Procédure pour l'échange d'informations entre Etats 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 22 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 concernant :

- a) 1° les données relatives aux véhicules et
- b) 2° les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points 1° et 2° a) et b) nécessaires pour effectuer une recherche automatisée sont conformes à l'annexe I de la directive 2019/520 précitée.

(2) Lorsqu'il ~~e le point de contact national visé à l'article 22 23~~ effectue une recherche automatisée sous la forme d'une demande sortante, le point de contact national luxembourgeois visé à l'article 22, 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 précitée.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 22 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 22 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 précitée et du chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI. »

L'amendement n'appelle pas d'observation du Conseil d'État dans son avis complémentaire du 1^{er} février 2022.

Article 25 du projet de loi déposé – nouvel article 23

L'article sous examen entend transposer l'article 24 de la directive (UE) 2019/520. Ce dernier s'inspire de l'article 5 de la directive 2011/82/UE précitée, lui-même transposé par l'article 5 de la loi

précitée du 19 décembre 2014. La teneur de l'article sous examen s'avère donc être quasiment identique à celle de l'article 5 de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 26 du projet de loi déposé – nouvel article 24

L'article sous examen entend transposer l'article 25 de la directive (UE) 2019/520 et a trait aux procédures de suivi par les entités chargées de la perception.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 27 du projet de loi déposé – supprimé

L'article 26 de la directive (UE) 2019/520 a trait aux rapports communiqués par les États membres à la Commission européenne.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'article 26 de la directive (UE) 2019/520 comportant une obligation d'information non équivoque à charge des États membres n'est pas à transposer. Par conséquent, l'article sous examen est à supprimer.

La commission a décidé de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de biffer l'article 27 du projet de loi déposé.

Article 28 du projet de loi déposé – nouvel article 25

L'article sous examen a trait à la protection des données.

Dans son avis du 30 novembre 2021, la Haute Corporation constate que le paragraphe 2, alinéa 5, et le paragraphe 3 sont à supprimer en raison de leur caractère superfétatoire.

La commission a décidé de faire droit à cette demande.

Article 29 du projet de loi déposé – nouvel article 26

L'article sous examen vise à introduire une transposition dynamique de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520.

Aux yeux du Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, l'intitulé de l'article sous examen est à préciser en indiquant qu'il porte sur les « modifications » de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520. L'article sous examen est dès lors à intituler comme suit :

« Art. 29. Modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive ».

De la même manière, dans le corps de l'article, il y a lieu de viser l'annexe de « la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive ».

La commission a décidé de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État.

Pour ce qui est des observations d'ordre légistique du Conseil d'État, la commission a décidé de les reprendre dans leur intégralité, sauf celle relative à l'article 29 du projet de loi déposé (nouvel article 27).

Plus particulièrement, dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime que l'alinéa 1^{er} est superfétatoire et à supprimer. En effet, un acte de droit national ne saurait déterminer l'entrée en vigueur d'un acte européen. Subsidiairement, il est superflu de préciser que les modifications d'un texte européen s'appliquent « avec effet au jour de la date d'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne », puisque l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents donne de plein droit effet aux dispositions modificatives figurant dans leurs dispositifs respectifs.

La commission a décidé de maintenir l'alinéa 1^{er}.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7874 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales

Art. 1. Objet et champ d'application

(1) Les articles 3 à 19 ne s'appliquent pas :

- 1° aux systèmes de péage routier qui ne sont pas électroniques au sens de l'article 2, point 24°; et
- 2° 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 19 seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

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

Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « 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 ;
- 2° « aptitude à l'emploi » : la capacité d'un constituant d'interopérabilité à fournir et à maintenir une performance spécifiée lorsqu'il est en service et intégré de façon représentative dans le SET en relation avec le système d'un percepteur de péages ;
- 3° « back-office » : le système électronique central utilisé par le percepteur de péages, un groupe de percepteurs 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 ;
- 4° « constituant d'interopérabilité » : tous les composants élémentaires, groupes de composants, sous-ensembles ou ensembles complets d'équipements intégrés ou destinés à être intégrés dans le SET, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du service, y compris les éléments matériels et immatériels comme les logiciels ;
- 5° « déclaration de péage » : une déclaration au percepteur de péages, qui confirme la présence d'un véhicule dans un secteur du SET, dans un format convenu entre le prestataire de services de péage et le percepteur de péages ;
- 6° « 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 ;
- 7° « détenteur du véhicule » : la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'État membre d'immatriculation ;
- 8° « données du contexte de péage » : les informations, définies par le percepteur 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 ;
- 9° « 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, recevoir et transmettre des données à distance, soit en tant que dispositif séparé ou en tant qu'équipement intégré dans le véhicule ;

- 10° « 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 ;
- 11° « 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 ;
- 12° « 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 ;
- 13° « percepteur de péages » : une entité publique ou privée qui prélève des péages pour la circulation des véhicules dans un secteur du SET ;
- 14° « 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 ;
- 15° « 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 ;
- 16° « 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 ;
- 17° « 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 ;
- 18° « 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 ;
- 19° « 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 ;
- 20° « 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 ;
- 21° « 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 ;
- 22° « 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 ;
- 23° « 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 ;
- 24° « 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 ;
- 25° « 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'inte-

- ropérabilité 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 ;
- 26° « utilisateur du SET » : une personne physique ou morale qui dispose d'un contrat auprès d'un prestataire du SET afin d'accéder au SET ;
- 27° « véhicule » : un véhicule motorisé ou un ensemble de véhicules articulés destiné à servir ou utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises ;
- 28° « véhicule utilitaire léger » : un véhicule ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes ;
- 29° « véhicule utilitaire lourd » : un véhicule ayant une masse maximale autorisée supérieure 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 :

- 1° localisation par satellite ;
- 2° communications mobiles ;
- 3° micro-ondes de 5,8 gigahertz.

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^{er}, 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 ou utiliser des éléments d'autres matériels et logiciels présents dans le véhicule. 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^{er}, 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) 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 gigahertz 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 2 – Principes généraux du SET

Art. 4. Enregistrement des prestataires du SET établis au Luxembourg

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 18. Les entités qui demandent l'inscription doivent démontrer qu'elles satisfont aux exigences suivantes :

- 1° détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente ;

- 2° disposer des équipements techniques et de la déclaration « CE » ou d'un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité aux spécifications ;
- 3° justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans d'autres domaines pertinents ;
- 4° avoir la capacité financière appropriée ;
- 5° tenir à jour un plan de gestion globale des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins ;
- 6° jouir d'une bonne réputation.

Art. 5. Droits et obligations des prestataires du 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 perceuteur 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, 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 européenne sur la protection des données à caractère personnel énoncées, en particulier, dans le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) 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.

(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 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) et en conformité avec la loi du 1^{er} 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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 18, paragraphe 1^{er}, est mis à jour en ce qui concerne les informations visées au paragraphe 1^{er}, point 1^o, de ce même article.

(2) Le percepteur de péages responsable d'un secteur de SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 précitée.

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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 13, paragraphe 1^{er}.

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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg

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 13, paragraphe 1^{er}.

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

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

(6) Les percepteurs de péages acceptent dans leurs secteurs de SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 précitée 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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg imputable au perceuteur 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, les fabricants ou les organismes notifiés en vue d'évaluer l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans leurs secteurs de SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 7. Rémunération

(1) Les prestataires du SET ont droit à une rémunération de la part du perceuteur 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 :

1° le coût d'exigences et d'obligations spécifiques du prestataire de services principal et non des prestataires du SET ; et

2° la nécessité de déduire de la rémunération des prestataires du SET les redevances fixes imposées par le percepteur de péages sur la base des coûts encourus par 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 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), en conformité avec la loi du 1^{er} 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 3 – Dispositions techniques

Art. 11. Service continu unique

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

Cela signifie que :

- 1° une fois que les paramètres de classification du véhicule, y compris les paramètres variables, ont été stockés ou déclarés, aucune autre intervention humaine à l'intérieur du véhicule n'est nécessaire au cours d'un trajet à moins qu'il n'y ait modification des caractéristiques du véhicule ; et
- 2° l'interaction entre l'utilisateur et un équipement embarqué particulier reste la même quel que soit le secteur de SET.

Art. 12. Eléments 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. 13. Constituants d'interopérabilité

(1) Lorsqu'un nouveau système de télépéage est créé, le perceuteur 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 perceuteur 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 perceuteur de péages respecte cette planification.

(2) Chaque perceuteur 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 perceuteur de péages et d'obtenir une certification des résultats concluants des tests concernés. Les perceuteurs 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 perceuteurs 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, 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.

Chapitre 4 – Clauses de sauvegarde

Art. 14. 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 retirant 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 :

- 1° d'une mauvaise application des spécifications techniques ; ou
- 2° 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 dans les conditions fixées par la présente loi et en informe la Commission européenne et les autres États membres.

Art. 15. 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 14 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 5 – Dispositions administratives

Art. 16. 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. 17. Organismes évaluateurs notifiés

(1) Le ministre agréé les organismes évaluateurs sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission du 28 novembre 2019 concernant la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés

(2) Le ministre notifie à la Commission européenne 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 précitée en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification préalablement obtenu auprès de la Commission. La liste de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leur domaine de compétence et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne.

(3) Le ministre applique les critères figurant dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, de la directive (UE) 2019/520 précitée 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.

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

(5) 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 à l'article 19, paragraphe 5,

de la directive précitée, il saisit le comité du télépéage visé à l'article 31, paragraphe 1^{er}, de la directive précitée de la question.

Art. 18. 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 où sont consignés :

1° les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant :

- a) les percepteurs de péages correspondants,
- b) les technologies de perception de péage employées,
- c) les données du contexte de péage,
- d) la déclaration de secteur de SET,
- e) les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;

2° les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 4 ; et

3° les coordonnées du bureau de contact unique visé à l'article 16, 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 1°, 4°, 5° et 6°. Le registre contient également les conclusions de l'audit visé à l'article 4, point 5°. 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 5°.

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^{er} et 2.

(4) Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(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. Ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne. 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 6 – Systèmes pilotes

Art. 19. 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. Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois ans.

Chapitre 7 – Echange d’informations sur le défaut de paiement de redevances routières

Art. 20. 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 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 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 22.

(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 22.

Art. 21. Point de contact luxembourgeois

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 luxembourgeois.

Art. 22. 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 21, 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 concernant:

1° les données relatives aux véhicules et

2° les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points 1° et 2° nécessaires pour effectuer une recherche automatisée sont conformes à l’annexe I de la directive 2019/520 précitée.

(2) Lorsqu’il effectue une recherche automatisée sous la forme d’une demande sortante, le point de contact luxembourgeois visé à l’article 21, 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 précitée.

Les fonctionnaires de l’Administration des douanes et accises visés à l’article 21 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 21 au point de contact national de l’État 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), dans le respect de l’annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée et du chapitre 3, points 2 et 3, de l’annexe de la décision 2008/616/JAI.

Art. 23. 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 21 constatent le défaut de paiement de la redevance routière due conformément à la loi modifiée précitée 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^{er} sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Sont inclus dans la lettre de notification toutes les informations perti-

nelles, 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 précitée.

(2) 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.24. Procédures de suivi par les entités chargées de la perception

(1) Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, visés à l'article 21, dès qu'un défaut de paiement d'une redevance routière due conformément à la loi modifiée précitée 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 22, paragraphe 1^{er}, les conditions suivantes :

- 1° les données transférées sont limitées à ce qui est nécessaire pour obtenir le paiement de la redevance routière due ;
- 2° 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 23 ;
- 3° 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 21 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 trois ans après le transfert des données.

Art. 25. Protection des données

(1) Le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), la loi du 1^{er} 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 22 et 23 se limite aux types de données énumérées dans l'annexe I de directive (UE) 2019/520 précitée.

Le point de contact luxembourgeois visé à l'article 21 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 trois ans conformément à l'article 24, 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 22 et 23.

(3) 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 luxembourgeois en raison du défaut de paiement de la redevance routière constatée, y compris la date de la demande et l'autorité compétente.

Art. 26. Modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive

Les modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive 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.

Luxembourg, le 10 février 2022

La Présidente-Rapporteuse,
Chantal GARY

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7874



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° 7874

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

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

*

Chapitre 1^{er} - Dispositions générales

Art. 1. Objet et champ d'application

(1) Les articles 3 à 19 ne s'appliquent pas :

- 1° aux systèmes de péage routier qui ne sont pas électroniques au sens de l'article 2, point 24°; et
- 2° 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 19 seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

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

Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « 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 ;
- 2° « aptitude à l'emploi » : la capacité d'un constituant d'interopérabilité à fournir et à maintenir une performance spécifiée lorsqu'il est en service et intégré de façon représentative dans le SET en relation avec le système d'un percepteur de péages ;

- 3° « 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 ;
- 4° « constituant d'interopérabilité » : tous les composants élémentaires, groupes de composants, sous-ensembles ou ensembles complets d'équipements intégrés ou destinés à être intégrés dans le SET, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du service, y compris les éléments matériels et immatériels comme les logiciels ;
- 5° « 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 ;
- 6° « 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 ;
- 7° « détenteur du véhicule » : la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'État membre d'immatriculation ;
- 8° « 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 ;
- 9° « 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, recevoir et transmettre des données à distance, soit en tant que dispositif séparé ou en tant qu'équipement intégré dans le véhicule ;
- 10° « 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 ;
- 11° « 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 ;
- 12° « péage » ou « redevance routière » : la redevance qui doit être acquittée par l'usager 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 ;
- 13° « perceuteur de péages » : une entité publique ou privée qui prélève des péages pour la circulation des véhicules dans un secteur du SET ;
- 14° « perceuteur de péages désigné » : une entité publique ou privée qui a été nommée pour devenir le perceuteur de péages dans un futur secteur du SET ;
- 15° « 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 ;

- 16° « 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 ;
- 17° « 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 ;
- 18° « 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 ;
- 19° « 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 ;
- 20° « 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 ;
- 21° « 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 ;
- 22° « 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 ;
- 23° « 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 ;
- 24° « 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 ;
- 25° « 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 ;

26° « utilisateur du SET » : une personne physique ou morale qui dispose d'un contrat auprès d'un prestataire du SET afin d'accéder au SET ;

27° « véhicule » : un véhicule motorisé ou un ensemble de véhicules articulés destiné à servir ou utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises ;

28° « véhicule utilitaire léger » : un véhicule ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes ;

29° « véhicule utilitaire lourd » : un véhicule ayant une masse maximale autorisée supérieure 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 :

1° localisation par satellite ;

2° communications mobiles ;

3° micro-ondes de 5,8 gigahertz.

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^{er}, 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 ou utiliser des éléments d'autres matériels et logiciels présents dans le véhicule. 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^{er}, 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) 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 gigahertz 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 2 - Principes généraux du SET

Art. 4. Enregistrement des prestataires du SET établis au Luxembourg

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 18. Les entités qui demandent l'inscription doivent démontrer qu'elles satisfont aux exigences suivantes :

- 1° détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente ;
- 2° disposer des équipements techniques et de la déclaration « CE » ou d'un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité aux spécifications ;
- 3° justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans d'autres domaines pertinents ;
- 4° avoir la capacité financière appropriée ;
- 5° tenir à jour un plan de gestion globale des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins ;
- 6° jouir d'une bonne réputation.

Art. 5. Droits et obligations des prestataires du 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, 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 européenne sur la protection des données à caractère personnel énoncées, en particulier, dans le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) 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.

(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 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) et en conformité avec la loi du 1^{er} 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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 18, paragraphe 1^{er}, est mis à jour en ce qui concerne les informations visées au paragraphe 1^{er}, point 1^o, de ce même article.

(2) Le percepteur de péages responsable d'un secteur de SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 précitée.

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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 13, paragraphe 1^{er}.

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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 13, paragraphe 1^{er}.

(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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ne doit pas excéder le péage national ou local correspondant.

(6) Les percepteurs de péages acceptent dans leurs secteurs de SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 précitée 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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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, les fabricants ou les organismes notifiés en vue d'évaluer l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans leurs secteurs de SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

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 :

- 1° le coût d'exigences et d'obligations spécifiques du prestataire de services principal et non des prestataires du SET ; et
- 2° la nécessité de déduire de la rémunération des prestataires du SET les redevances fixes imposées par le percepteur de péages sur la base des coûts encourus par 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 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), en conformité avec la loi du 1^{er} 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 3 – Dispositions techniques

Art. 11. Service continu unique

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

Cela signifie que :

- 1° une fois que les paramètres de classification du véhicule, y compris les paramètres variables, ont été stockés ou déclarés, aucune autre intervention humaine à l'intérieur du véhicule n'est nécessaire au cours d'un trajet à moins qu'il n'y ait modification des caractéristiques du véhicule ; et
- 2° l'interaction entre l'utilisateur et un équipement embarqué particulier reste la même quel que soit le secteur de SET.

Art. 12. 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. 13. 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, 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.

Chapitre 4 – Clauses de sauvegarde

Art. 14. 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 interdire 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 :

- 1° d'une mauvaise application des spécifications techniques ; ou

2° 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 dans les conditions fixées par la présente loi et en informe la Commission européenne et les autres États membres.

Art. 15. 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 14 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 5 – Dispositions administratives

Art. 16. 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. 17. Organismes évaluateurs notifiés

(1) Le ministre agréé les organismes évaluateurs sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission du 28 novembre 2019 concernant la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés

(2) Le ministre notifie à la Commission européenne 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 précitée en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification préalablement obtenu auprès de la Commission. La liste

de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leur domaine de compétence et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne.

(3) Le ministre applique les critères figurant dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, de la directive (UE) 2019/520 précitée 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.

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

(5) 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 à l'article 19, paragraphe 5, de la directive précitée, il saisit le comité du télépéage visé à l'article 31, paragraphe 1^{er}, de la directive précitée de la question.

Art. 18. 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 où sont consignés :

- 1° les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant :
 - a) les percepteurs de péages correspondants,
 - b) les technologies de perception de péage employées,
 - c) les données du contexte de péage,
 - d) la déclaration de secteur de SET,
 - e) les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- 2° les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 4 ; et
- 3° les coordonnées du bureau de contact unique visé à l'article 16, 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 1°, 4°, 5° et 6°. Le registre contient également les conclusions de l'audit visé à l'article 4, point 5°. 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 5°.

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^{er} et 2.

(4) Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(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. Ces informations sont mises à la disposition des autres Etats membres par la Commission européenne. 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 6 - Systèmes pilotes

Art. 19. 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. Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois ans.

Chapitre 7 – Échange d'informations sur le défaut de paiement de redevances routières

Art. 20. 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 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 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 22.

(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 22.

Art. 21. Point de contact luxembourgeois

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 luxembourgeois.

Art. 22. 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 21, 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 concernant:

- 1° les données relatives aux véhicules et
- 2° les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points 1° et 2° nécessaires pour effectuer une recherche automatisée sont conformes à l'annexe I de la directive 2019/520 précitée.

(2) Lorsqu'il effectue une recherche automatisée sous la forme d'une demande sortante, le point de contact luxembourgeois visé à l'article 21, 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 précitée.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 21 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 21 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), dans le respect de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée et du chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI.

Art. 23. 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 21 constatent le défaut de paiement de la redevance routière due conformément à la loi modifiée précitée 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^{er} 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 précitée.

(2) 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.24. Procédures de suivi par les entités chargées de la perception

(1) Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, visés à l'article 21, dès qu'un défaut de paiement d'une redevance routière due conformément à la loi modifiée précitée 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 22, paragraphe 1^{er}, les conditions suivantes :

- 1° les données transférées sont limitées à ce qui est nécessaire pour obtenir le paiement de la redevance routière due ;
- 2° 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 23 ;
- 3° 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 21 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 trois ans après le transfert des données.

Art. 25. Protection des données

(1) Le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), la loi du 1^{er} 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 22 et 23 se limite aux types de données énumérées dans l'annexe I de directive (UE) 2019/520 précitée.

Le point de contact luxembourgeois visé à l'article 21 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 trois ans conformément à l'article 24, 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 22 et 23.

(3) 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 luxembourgeois en raison du défaut de paiement de la redevance routière constatée, y compris la date de la demande et l'autorité compétente.

Art. 26. Modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive

Les modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive 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.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 24 février 2022

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

7874

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 24/02/2022 15:47:19

Scrutin: 1

Vote: PL 7874 Interopérabilité syst. télépéag

Description: Projet de loi - Projet de loi 7874

Président: M. Etgen Fernand

Secrétaire A: M. Scheeck Laurent

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54	0	0	54
Procuration:	5	0	0	5
Total:	59	0	0	59

Nom du député Vote (Procuration) Nom du député Vote (Procuration)

CSV

Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nanc	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	(M. Mosar Laurent)
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
M. Hengel Max	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mischo Georges	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui	(Mme Arendt épouse Kemp Nanc)	M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui	(M. Halsdorf Jean-Marie)	M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Wilmes Serge	Oui	
M. Wiseler Claude	Oui		M. Wolter Michel	Oui	

M. SPADOLZ Marc OUI

déi gréng

Mme Ahmedova Semiray	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
Mme Gary Chantal	Oui		M. Hansen- Marc	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
Mme Thill Jessie	Oui				

DP

M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	

LSAP

Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui		M. Kersch Dan	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui		M. Weber Carlo	Oui	

déi Lénk

Mme Cecchetti Myriam	Oui		Mme Oberweis Nathalie	Oui	
----------------------	-----	--	-----------------------	-----	--

Piraten

M. Clement Sven	Oui		M. Goergen Marc	Oui	
-----------------	-----	--	-----------------	-----	--

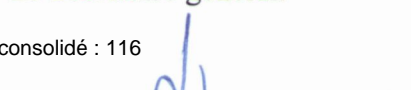
ADR

M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui	(M. Kartheiser Fernand)	M. Reding Roy	Oui	(M. Engelen Jeff)

Le Président:



Le Secrétaire général:



Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 24/02/2022 15:47:19

Scrutin: 1

Vote: PL 7874 Interopérabilité syst. télépéag

Description: Projet de loi - Projet de loi 7874

Président: M. Etgen Fernand

Secrétaire A: M. Scheeck Laurent

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54	0	0	54
Procuration:	5	0	0	5
Total:	59	0	0	59

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
n'ont pas participé au vote:					
M. Spautz Marc			CSV		

correct de vote

Le Président:

Le Secrétaire général:

7874/06

N° 7874⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage
routier et facilitant l'échange transfrontière d'informa-
tions relatives au défaut de paiement des redevances
routières dans l'Union européenne**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(8.3.2022)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 24 février 2022 à délibérer sur la ques-
tion de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage
routier et facilitant l'échange transfrontière d'informa-
tions relatives au défaut de paiement des redevances
routières dans l'Union européenne**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 24 février 2022 et dispensé du second
vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 30 novembre 2021 et
1^{er} février 2022 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par
l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 16 votants, le 8 mars 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

09



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 10 février 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 21 octobre et 9 décembre 2021
2. 7874 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
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7903 Projet de loi modifiant la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Anouk Ensch, M. Claude Pauly, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 21 octobre et 9 décembre 2021

Les projets de procès-verbal sont adoptés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 7874 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

Suite à une brève présentation par Mme la Présidente- Rapportrice, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission propose comme temps de parole le modèle de base.

3. 7903 Projet de loi modifiant la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

Suite à une brève présentation par Mme la Présidente- Rapportrice, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission propose comme temps de parole le modèle de base.

4. Divers

Mme la Présidente rappelle que le 3 mars 2022 aura lieu une réunion jointe entre la Commission de la Mobilité et des Travaux publics et la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire pour une présentation du projet d'aménagement de la nouvelle gare d'Ettelbruck.

Monsieur Carlo Weber (LSAP) attire encore l'attention de Monsieur le Ministre sur des problèmes que l'on rencontre dans la commune de Wëntger (Winchrang) dans le cadre de la réorganisation du réseau RGTR. Toute une série de réclamations ont été introduites auprès des autorités locales.

Monsieur le Ministre précise que si la réforme sera terminée en été 2022, des adaptations régulières ponctuelles du réseau seront toujours possibles. Pour ce qui est plus particulièrement des réclamations liées au transport scolaire public pour les élèves, il est précisé que ledit transport est en train d'être réformé. La commune pourra s'adresser à l'équipe de Monsieur Alex Kies,

directeur de l'administration des transports publics du département de la mobilité et des transports du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

08



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 03 février 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Désignation d'un nouveau président
2. 7853 Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7538 Projet de loi relative à la facilitation dans le domaine de l'aviation civile
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. 7903 Projet de loi modifiant la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

- Désignation d'un nouveau rapporteur
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
5. 7874 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
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
6. Divers

*

Présents : M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Serge Wilmes

M. Pim Knaff remplaçant M. Frank Colabianchi

Mme Octavie Modert remplaçant M. Marc Spautz

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Vénére Dos Reis, Mme Anouk Ensch, Mme Stéphanie Theisen, M. Claude Pauly, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Marc Spautz, M. Carlo Weber

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Désignation d'un nouveau président

Suite aux mots d'introduction de Monsieur le vice-président, M. Max Hahn, Mme Chantal Gary est désignée nouvelle présidente de la commission à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 7853 **Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986**

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Mme la Présidente-Rapporteuse, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission propose comme temps de parole le modèle de base.

3. 7538 **Projet de loi relative à la facilitation dans le domaine de l'aviation civile**

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 11 mai 2021.

Le Conseil d'État constate à titre liminaire que les amendements ont pris en compte la plupart des observations formulées dans son avis du 19 janvier 2021 sur le projet de loi dans sa teneur initiale.

La commission en prend note avec satisfaction.

Amendement 1

Le Conseil d'État constate dans son avis complémentaire qu'en limitant le champ du règlement grand-ducal à la définition de la composition du Comité, l'amendement suit le raisonnement adopté par le Conseil d'État dans son avis précité du 19 janvier 2021.

La Haute Corporation relève encore que le règlement grand-ducal déterminant les attributions et la composition du Comité national de la facilitation, en projet, est également à adapter pour tenir compte de cette modification au niveau de sa base légale.

La commission parlementaire en prend acte.

Amendement 2

Le Conseil d'État constate dans son avis complémentaire que par l'amendement 2, l'avis du Conseil d'État est suivi en supprimant de la loi en projet l'article 3 relatif au Programme national de la facilitation. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle formulée dans son avis précité du 19 janvier 2021 à l'égard du paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'article en cause.

La commission parlementaire en prend acte.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer.

4. 7903 **Projet de loi modifiant la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur, Carlo Back, Président sortant de la commission parlementaire, ne faisant plus partie de la présente commission, un nouveau rapporteur est à désigner pour le présent projet de loi.

Mme Chantal Gary est désignée rapportrice du projet de loi à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

Dans un second temps, la commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 17 décembre 2021.

Le Conseil d'État rappelle que, dans son avis du 26 octobre 2021, il avait émis une opposition formelle à l'encontre de l'article 1^{er} du projet de loi modifiant la loi du 6 juin 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/ UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

En effet, l'article 1^{er} entendait ajouter un paragraphe 5 à l'article 28 de la loi précitée du 6 juin 2019. Le Conseil d'État s'est demandé « comment les auteurs entendent s'assurer de l'obligation imposée par la directive aux États membres de veiller à ce que ces plans d'urgence soient correctement coordonnés. Il y a dès lors lieu de prévoir une procédure pour que soit garantie une telle coordination et partant satisfait aux prescriptions de la directive. Le

Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur de la disposition en projet pour transposition incomplète de la directive. »

Le Conseil d'État constate dans son avis complémentaire que l'amendement sous avis entend ainsi répondre à son opposition formelle.

Afin d'éviter toute difficulté d'interprétation, le Conseil d'État demande d'écrire au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, dans sa teneur amendée, que « Chaque entreprise ferroviaire assurant des services de transport de voyageurs met en place un plan d'urgence » au lieu de « Les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs mettent en place un plan d'urgence par entreprise ».

L'amendement entend ajouter un alinéa 2 au paragraphe 5 afin de mettre en place une procédure de coordination des plans d'urgence obligeant les entreprises à remettre leurs plans d'urgence respectifs au ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions. Les droits des voyageurs relèvent en effet de la compétence du ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions en vertu de l'arrêté grand-ducal du 28 mai 2019 portant constitution des Ministères.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle relative à l'article 1^{er} de la loi en projet.

La commission en prend acte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'à l'endroit du paragraphe 5, alinéa 2 à insérer, il y a lieu de viser « l'alinéa 1^{er} » et non pas « l'alinéa précédent ». De plus, il y a lieu d'écrire « ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions » avec une lettre « p » majuscule.

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir dans ce contexte s'il est garanti qu'aucune entreprise étrangère ne pourra s'accaparer le marché national.

Il est confirmé qu'il s'agit d'un contrat de service public avec la CFL ; par conséquent une attribution directe du marché.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer.

5. 7874 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

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 1^{er} février 2022.

Amendement 1

L'amendement 1^{er} n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Amendement 2

L'amendement 2 n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Amendement 3

À l'article 20, paragraphe 3, dans sa teneur amendée, le Conseil d'État relève dans son avis complémentaire une erreur dans la transposition de l'article 22 de la directive (UE) 2019/520. La durée maximale de la période déterminée par la Commission européenne ne peut excéder trois ans, et non pas trois mois, comme cela figure à l'amendement projeté. Cette erreur est à redresser sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive.

La commission décide de redresser l'erreur purement matérielle.

Amendement 4

L'amendement 4 n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer.

6. Divers

Une réunion de commission est planifiée pour la semaine prochaine.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) demande à Monsieur le Ministre de recevoir une liste mise à jour concernant les problèmes liés à l'ILS.

Des renseignements seront pris auprès de l'ANA et de la DAC et seront transmis à l'orateur dans les meilleurs délais par voie d'email.¹

¹ Email du 12 février 2022 :

« En juillet 2020, les équipements de l'ILS 24 ont été renouvelés pour remplacer les anciens équipements qui étaient en fin de cycle de vie.

Avant qu'un ILS ne puisse être utilisé pour réaliser les différents type d'approches pour lesquelles il sera certifié, le système doit démontrer sa fiabilité et garantir ainsi la sécurité des opérations aériennes. Des réglementations techniques définissent cette fiabilité en fonction du nombre d'heures de fonctionnement ainsi que du nombre de pannes du système pendant cette période.

A la date du 5 octobre 2021, après avoir démontré sa conformité par rapport aux exigences, l'ILS 24 a été requalifié pour être mis en opération et permettre des approches de précision CAT III A. La DAC a communiqué cette information au Ministère par courrier (transmis également à la Commission de la Chambre).

Par contre, l'ANA n'était pas encore en mesure de démontrer la conformité de l'ILS 24 en CAT III B (minimas plus faibles) conformément aux exigences de la réglementation en vigueur. Pour pouvoir opérer en catégorie CAT IIIB, il est nécessaire que le localiseur (élément de l'ILS) atteigne 12.040 heures de monitoring. Au 4 février 2022, l'ANA a atteint 9.618 heures de mise en opération. Il reste en

Procès-verbal approuvé et certifié exact

conséquence encore 2.422 heures pour que le système puisse être qualifié et utilisé pour des approches en CAT IIIB.

La date de remise en service de l'ILS pour la catégorie IIIB tient compte de ce nombre d'heures réglementaires, du nombre d'heures d'utilisation de l'ILS 24 et du nombre de pannes. Sur base des données actuelles, l'utilisation en CAT IIIB de l'ILS 24 devrait être effective pour le mois de juin 2022. »

06



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 09 décembre 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. 7851 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. 7874 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

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz

M. Gusty Graas remplaçant M. Frank Colabianchi

M. Tom Weisgerber, M. Claude Pauly, M. Alain Disiviscour, M. Pol Philippe, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7851 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission parlementaire propose comme temps de parole à la Conférence des présidents le modèle de base.

2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 30 novembre 2021.

Amendement 1 (article 4 du projet de loi)

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue supprime l'utilisation non conforme de la carte de stationnement des causes de retrait et de refus de renouvellement. La nouvelle teneur de l'article 4, alinéa 5, laisse subsister un seul cas de retrait et de refus de renouvellement de la carte, à savoir le fait de ne plus remplir les conditions y donnant droit.

L'amendement proposé par la commission parlementaire permet au Conseil d'État la levée de l'opposition formelle quant à l'article 4, alinéa 5 du projet de loi.

La commission parlementaire en prend note.

Amendement 2 (article 6 du projet de loi)

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen supprime l'alinéa 3, de sorte que la validité des cartes de stationnement octroyées aux institutions et associations ne se trouve plus circonscrite au territoire national : la différence de traitement entre les cartes de stationnement des personnes handicapées et celles délivrées aux institutions et associations se trouve ainsi supprimée.

La commission parlementaire en prend note.

Amendement 3

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue tient compte des observations formulées par la Haute Corporation dans son avis du 16 juillet 2021 quant à l'article 7, alinéa 8.

La terminologie retenue clarifie que la durée de conservation est étendue, non pas pour les personnes détentrices d'une carte de stationnement permanente, mais pour les personnes dont le handicap est permanent.

Le Conseil d'État estime que l'amendement sous revue répond de manière satisfaisante à ses observations formulées.

La commission parlementaire en prend note.

Amendement 4 (article 8 du projet de loi)

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que dans sa teneur résultant de l'amendement sous revue, l'article 8, alinéa 1^{er}, punit l'utilisation d'une carte de stationnement périmée, falsifiée, non originale, dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ou par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

La formulation retenue répond aux exigences de précision de la Haute Corporation, de sorte que l'opposition formelle peut être levée.

Cependant, le Conseil d'État donne à considérer que l'amendement sous revue érige en contravention l'usage d'une carte de stationnement falsifiée, alors que l'article 198 du Code pénal qui incrimine l'usage de faux l'érige en délit.

Le Conseil d'État demande dès lors d'omettre le point 2^o, l'usage d'une fausse carte de stationnement relevant des dispositions du Code pénal.

La commission parlementaire décide de faire droit à la demande du Conseil d'État de supprimer le point 2^o.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime encore qu'à l'article 8, alinéa 1^{er}, phrase liminaire, une virgule est à ajouter après les termes « 250 euros » et l'énumération est à faire précéder d'un deux-points.

La commission décide de faire également droit à cette demande.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion.

3. 7874 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

Article 1^{er}

L'article sous examen reproduit de manière presque identique les quatre premiers paragraphes de l'article 1^{er} de la directive (UE) 2019/520.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est, d'une part, superfétatoire, car sans valeur normative et ne se prête, d'autre part, pas à une transposition par transcription du texte de la directive.

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, est à omettre, les décisions des États membres quant aux redevances applicables sur leurs propres territoires échappant à la compétence du législateur luxembourgeois.

L'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive (UE) 2019/520 n'est pas à transposer, car l'objectif énoncé échappe à la compétence du législateur national. Le paragraphe 4 est partant à supprimer.

La commission décide de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État et de supprimer les paragraphes 1 et 2.

Article 2

L'article sous examen retranscrit de manière littérale l'article 2 de la directive (UE) 2019/520, relatif aux définitions.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État note que le point 24) définit le « point de contact national » comme étant l'« 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 ». La définition vise ainsi le point de contact au sein de tous les États membres. Par conséquent, le Conseil d'État estime que les termes « point de contact national » ne peuvent donc pas être employés pour désigner le point de contact « luxembourgeois » tel que défini à l'article 23 de la loi en projet. Or, la Haute Corporation constate que pour désigner le point de contact luxembourgeois, le dispositif en projet utilise indifféremment les termes de « point de contact national », « point de contact national visé à l'article 23 », ou encore « point de contact luxembourgeois visé à l'article 23 ».

Par conséquent, le Conseil d'État demande de revoir de manière cohérente tout au long du dispositif la désignation du point de contact luxembourgeois.

Afin de tenir compte de la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de procéder à des adaptations de texte dans les articles consécutifs concernés, en remplaçant « point de contact national » par « point de contact luxembourgeois ».

Article 3

L'article sous examen retranscrit de manière quasi littérale l'article 3 de la directive (UE) 2019/520, relatif aux solutions technologiques devant être respectées par les « prestataires du SET ».

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État attire l'attention sur le fait que la disposition du paragraphe 5, laissant aux États membres la possibilité de mettre en place des systèmes de télépéage routier pour les véhicules utilitaires légers basés sur la localisation par satellite ou les communications mobiles, ne se prête pas à une transposition par reprise littérale. Les termes « [s]ans préjudice du droit des États membres de mettre en place des systèmes de télépéage routier pour les véhicules utilitaires légers basés sur la localisation

par satellite ou les communications mobiles, » sont par conséquent à supprimer d'après le Conseil d'État.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer le bout de phrase en question du paragraphe 5.

Article 4

L'article sous examen a trait à l'enregistrement des prestataires du service européen de télépéage (« SET »).

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que les termes « prestataires du SET » tels que définis à l'article 2, point 6), en projet, incluent tant les prestataires enregistrés au Luxembourg que les prestataires enregistrés dans d'autres États qui assurent le SET sur le territoire luxembourgeois.

Or, la Haute Corporation note que l'enregistrement des prestataires conformément à l'article sous examen ne s'applique qu'aux entités établies au Luxembourg et ne s'applique donc pas aux prestataires qui assurent une prestation de SET sur le territoire luxembourgeois et qui sont enregistrés dans un autre État membre. Par conséquent, le Conseil d'État suggère de modifier l'intitulé de l'article sous examen pour ne viser précisément que les prestataires du SET établis au Luxembourg.

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 5

L'article sous examen a trait aux droits et obligations des prestataires du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 6

L'article sous examen transcrit de manière quasi littérale l'article 6 de la directive (UE) 2019/520 et définit les droits et obligations des percepteurs de péage.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu d'adapter la disposition au droit national en précisant à chaque mention des secteurs de SET que seuls se trouvent visés les secteurs nationaux de SET. Ainsi, aux paragraphes 1^{er}, 2, et 5 à 8, le Conseil d'État demande de viser les secteurs du SET ou le SET « sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

La commission décide de faire droit à la demande du Conseil d'État.

Article 7

L'article 7 a trait à la rémunération des prestataires du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 8

L'article 8 a trait aux péages.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 9

L'article 9 a trait à la comptabilité.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 10

L'article 8 a trait aux droits et obligations des utilisateurs du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Articles 11 et 12

Les articles 11 et 12 de la directive (UE) 2019/520 imposent l'institution d'un organe national de conciliation et l'établissement d'une procédure de médiation aux États membres ayant au moins un secteur de SET.

Aux yeux du Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, il ne suffit pas de prévoir dans la loi en projet le simple principe de l'existence de l'organe de conciliation dès l'existence d'un secteur de SET pour satisfaire à l'obligation faite aux États membres ayant au moins un tel secteur d'instituer cet organe. Pour assurer la transposition adéquate de l'article 11 de la directive au moment requis, il convient de désigner clairement l'organe en question s'il s'agit d'un organe existant ou sinon de prévoir sa dénomination, sa forme, sa composition, et la durée du mandat de ses membres. Le Conseil d'État demande dès lors soit de préciser l'article sous revue en ce sens, soit de le supprimer et de ne transposer l'article 11 de la directive qu'au moment de l'existence d'un secteur de SET sur le territoire luxembourgeois.

La commission décide par conséquent de supprimer l'article 11 du projet de loi.

Les articles consécutifs seront renumérotés.

En outre, le Conseil d'État note au sujet de l'article 12 de la directive (UE) 2019/520, que celui-ci ne se prête pas à une reproduction littérale. Il estime par conséquent qu'au paragraphe 2 de l'article 12 du projet de loi, il n'y a pas lieu d'écrire que la « procédure de médiation [...] requiert que l'organe de conciliation indique [...] ». Il y a en revanche lieu d'écrire de manière péremptoire que « l'organe de conciliation indique [...] ». La même observation vaut pour le paragraphe 3.

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

À l'article 12, paragraphe 4, du projet de loi, la Haute Corporation est d'avis que les termes « afin de lui faciliter la tâche » sont superfétatoires et à supprimer.

De plus, il estime qu'il y a lieu d'adapter la disposition au droit national et de remplacer la formulation « contribuant à la prestation du SET dans l'État membre concerné » par « contribuant à la prestation du SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Pour ce qui est de l'article 12, paragraphe 5 du projet de loi relatif aux relations entre le ministre ayant les Transports dans ses attributions et la Commission européenne, le Conseil d'État estime qu'il est à supprimer, cette disposition de la directive ne devant pas être transposée.

La commission décide de faire également droit à cette remarque du Conseil d'État et de supprimer le paragraphe 5 en question.

Article 13 du projet de loi déposé – nouvel article 12

L'article sous examen prévoit que le SET est fourni aux utilisateurs en tant que service continu unique.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 14 du projet de loi déposé – nouvel article 13

L'article sous examen a trait à des éléments supplémentaires concernant le SET, notamment que le ministre peut exiger que les prestataires de services de péage, y compris les prestataires du SET fournissent, à la demande d'une autorité d'un État membre, des données de trafic concernant leurs clients.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 15 du projet de loi déposé – nouvel article 14

L'article sous examen a trait aux constituants d'interopérabilité.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 16 du projet de loi déposé – nouvel article 15

L'article sous examen a trait à la procédure de sauvegarde.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 17 du projet de loi déposé – nouvel article 16

L'article sous examen retranscrit de manière littérale l'article 17 de la directive (UE) 2019/520, qui exige que 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 soient motivées de façon précise et comportent l'indication des voies et délais de recours.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que vu que ces exigences s'appliquent à toute décision, contrairement à ce qui est prévu aux articles 6 et 14 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'État et des communes, il peut marquer son accord avec le texte sous avis.

La commission en prend note.

Article 18 du projet de loi déposé – nouvel article 17

L'article sous examen a trait au bureau de contact unique pour les prestataires du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 19 du projet de loi déposé – nouvel article 18

L'article sous examen retranscrit de manière quasi littérale l'article 19 de la directive (UE) 2019/520. Il porte sur l'obligation faite au ministre ayant les Transports dans ses attributions de notifier à la Commission européenne les organismes évaluateurs respectant les critères énoncés par la directive.

Le Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, constate que la disposition sous revue ne mentionne que de manière incidente, au paragraphe 3, son objectif principal, à savoir la nécessité d'un agrément ministériel des organismes évaluateurs. Le Conseil d'État demande par conséquent de reformuler de manière explicite la disposition afin de préciser que les organismes évaluateurs sont agréés par le ministre sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203.

Par ailleurs, la Haute Corporation relève qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations à la Commission européenne. Ainsi, au paragraphe 1^{er}, le législateur national ne peut pas imposer à la Commission européenne de publier au Journal officiel de l'Union européenne la liste des organismes notifiés. En revanche, le législateur national peut énoncer que cette liste et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne. De la même manière, au paragraphe 4, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne d'informer l'État membre notificateur.

Afin de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de biffer la phrase relative à l'obligation imposée à la Commission européenne d'informer l'État membre notificateur.

Afin de faire droit aux autres remarques du Conseil d'État, la commission décide de reformuler l'article sous examen comme suit :

« Art. ~~18. 19.~~ Organismes évaluateurs notifiés

(1) Le ministre agréé les organismes évaluateurs sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203.

(2) (~~4~~) Le ministre notifie à la Commission européenne 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 précitée 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 et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne.~~

(3) (2) Le ministre applique les critères figurant dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, de la directive (UE) 2019/520 précitée 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.

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

(5) (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 à l'article 19, paragraphe 5, au paragraphe 5 de l'article 19 de la directive précitée, il saisit le comité du télépéage visé à l'article 31, paragraphe 1^{er}, 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.~~ »

Article 20 du projet de loi déposé – nouvel article 19

L'article sous examen vise à transposer l'article 21 de la directive (UE) 2019/520 et a trait au registre électronique national.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État estime que dans un souci d'harmonisation, il est indiqué de libeller le paragraphe 4 relatif à l'introduction d'un recours en réformation comme suit : « Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. ».

La commission décide de reprendre la proposition de texte du Conseil d'État.

La Haute Corporation estime en outre, au paragraphe 5, qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne de mettre des informations à la disposition des autres États membres. Le législateur national peut cependant énoncer que ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne.

En vue de tenir compte de la remarque du Conseil d'État, la commission propose de biffer la phrase « La Commission européenne met ces informations à la disposition des autres États membres. » et de la remplacer par « Ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne. »

La commission propose par conséquent de modifier par voie d'amendement l'article 19 du projet de loi comme suit :

« **Art. 19, 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 où sont consignés :

- a) 1° les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant :
 - 1. a) les percepteurs de péages correspondants,
 - 2. b) les technologies de perception de péage employées,
 - 3. c) les données du contexte de péage,
 - 4. d) la déclaration de secteur de SET,
 - 5. e) les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- b) 2° les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 4 ; et
- c) 3° les coordonnées du bureau de contact unique visé à l'article 17 48, 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 1°, 4°, 5° et 6° a), d), e) et f). Le registre contient également les conclusions de l'audit visé à l'article 4, point 5° 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 5° 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^{er} et 2.

(4) La décision portant retrait du registre est susceptible d'un recours devant le tribunal administratif, qui statue comme juge du fond. Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(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. **Ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne. 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. »

Article 21 du projet de loi déposé – nouvel article 20

L'article sous examen vise à transposer l'article 22 de la directive (UE) 2019/520 qu'il retranscrit de manière quasi littérale et a trait aux systèmes de péage pilotes.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 3, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne de rendre sa décision dans un délai de six mois. Il lui appartient en revanche de prévoir que le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois ans.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission propose de supprimer la phrase « 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. », et de prévoir que « Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois mois ».

La commission propose par conséquent de modifier par voie d'amendement l'article 20 du projet de loi comme suit :

« Art. ~~20.~~ 24. 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.~~ Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois mois. »

Article 22 du projet de loi déposé – nouvel article 21

L'article sous examen a trait aux défauts de paiement de redevances routières susceptibles de donner lieu à un échange d'informations.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 23 du projet de loi déposé – nouvel article 22

L'article sous examen entend désigner le point de contact national aux fins de transposition de l'article 23, paragraphe 2, de la directive (UE) 2019/520.

Quant à la terminologie, le Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, renvoie à ses observations relatives à l'article 2, point 24), et demande aux auteurs d'employer les termes de « point de contact luxembourgeois » et non de « point de contact national ».

La commission décide de faire droit à la suggestion du Conseil d'État de remplacer les termes « point de contact national » par « point de contact luxembourgeois ».

Article 24 du projet de loi déposé – nouvel article 23

L'article sous examen entend transposer l'article 23 de la directive (UE) 2019/520. Ce dernier s'inspire de l'article 4 de la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, lui-même transposé par l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014. La teneur de l'article sous examen s'avère donc être quasiment identique à celle de l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Au paragraphe 2, et conformément aux observations relatives à l'article 2, point 24), le Conseil d'État demande dans son avis du 30 novembre 2021 de mentionner le « point de contact luxembourgeois visé à l'article 23 » et non pas le point de contact « national ».

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission propose de reformuler la première phrase du paragraphe 2 pour des raisons d'ordre légistique.

La commission propose par conséquent de modifier par voie d'amendement l'article 23 du projet de loi comme suit :

« Art. 23. 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 ~~22~~ 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 concernant :

a) 1° les données relatives aux véhicules et

b) 2° les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points 1° et 2° ~~a) et b)~~ nécessaires pour effectuer une recherche automatisée sont conformes à l'annexe I de la directive 2019/520 précitée.

(2) Lorsqu'il ~~effectue~~ effectue une recherche automatisée sous la forme d'une demande sortante, le point de contact ~~national luxembourgeois~~ visé à l'article 22, 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 précitée.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article ~~22~~ ~~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 ~~22~~ ~~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 ~~e~~Européen concernant les ~~V~~véhicules et les ~~P~~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 **précitée** et du chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI. »

Article 25 du projet de loi déposé – nouvel article 24

L'article sous examen entend transposer l'article 24 de la directive (UE) 2019/520. Ce dernier s'inspire de l'article 5 de la directive 2011/82/UE précitée, lui-même transposé par l'article 5 de la loi précitée du 19 décembre 2014. La teneur de l'article sous examen s'avère donc être quasiment identique à celle de l'article 5 de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 26 du projet de loi déposé – nouvel article 25

L'article sous examen entend transposer l'article 25 de la directive (UE) 2019/520 et a trait aux procédures de suivi par les entités chargées de la perception.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 27 du projet de loi déposé – supprimé

L'article 26 de la directive (UE) 2019/520 a trait aux rapports communiqués par les États membres à la Commission européenne

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'article 26 de la directive (UE) 2019/520 comportant une obligation d'information non équivoque à charge des États membres n'est pas à transposer. Par conséquent, l'article sous examen est à supprimer.

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de biffer l'article 27 du projet de loi déposé.

Article 28 du projet de loi déposé – nouvel article 26

L'article sous examen a trait à la protection des données.

Dans son avis du 30 novembre 2021, la Haute Corporation constate que le paragraphe 2, alinéa 5, et le paragraphe 3 sont à supprimer en raison de leur caractère superfétatoire.

La commission décide de faire droit à cette demande.

Article 29 du projet de loi déposé – nouvel article 27

L'article sous examen vise à introduire une transposition dynamique de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520.

Aux yeux du Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, l'intitulé de l'article sous examen est à préciser en indiquant qu'il porte sur les « modifications » de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520. L'article sous examen est dès lors à intituler comme suit :

« Art. 29. Modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive ».

De la même manière, dans le corps de l'article, il y a lieu de viser l'annexe de « la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive ».

La commission décide de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État.

Pour ce qui est des observations d'ordre légistique du Conseil d'État, la commission décide de les reprendre dans leur intégralité, sauf celle relative à l'article 29 du projet de loi déposé (nouvel article 27).

Plus particulièrement, dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime que l'alinéa 1^{er} est superfétatoire et à supprimer. En effet, un acte de droit national ne saurait déterminer l'entrée en vigueur d'un acte européen. Subsidiairement, il est superflu de préciser que les modifications d'un texte européen s'appliquent « avec effet au jour de la date d'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne », puisque l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents donne de plein droit effet aux dispositions modificatives figurant dans leurs dispositifs respectifs.

Vu qu'il s'agit de l'introduction d'une transposition dynamique de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520, la commission décide de maintenir l'alinéa 1^{er}.

4. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7874



Loi du 1^{er} avril 2022 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.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 24 février 2022 et celle du Conseil d'État du 8 mars 2022 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Chapitre 1^{er} - Dispositions générales

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

(1) Les articles 3 à 19 ne s'appliquent pas :

- 1° aux systèmes de péage routier qui ne sont pas électroniques au sens de l'article 2, point 24° ; et
- 2° 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 19 seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

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

Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « agrément » : le processus défini et géré par le perceuteur de péages, auquel un prestataire du SET doit se soumettre avant de pouvoir fournir ce service dans un secteur du SET ;
- 2° « aptitude à l'emploi » : la capacité d'un constituant d'interopérabilité à fournir et à maintenir une performance spécifiée lorsqu'il est en service et intégré de façon représentative dans le SET en relation avec le système d'un perceuteur de péages ;
- 3° « 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 ;
- 4° « constituant d'interopérabilité » : tous les composants élémentaires, groupes de composants, sous-ensembles ou ensembles complets d'équipements intégrés ou destinés à être intégrés dans le SET, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du service, y compris les éléments matériels et immatériels comme les logiciels ;

- 5° « déclaration de péage » : une déclaration au percepteur de péages, qui confirme la présence d'un véhicule dans un secteur du SET, dans un format convenu entre le prestataire de services de péage et le percepteur de péages ;
- 6° « 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 ;
- 7° « détenteur du véhicule » : la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'État membre d'immatriculation ;
- 8° « données du contexte de péage » : les informations, définies par le percepteur 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 ;
- 9° « 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, recevoir et transmettre des données à distance, soit en tant que dispositif séparé ou en tant qu'équipement intégré dans le véhicule ;
- 10° « 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 ;
- 11° « 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 ;
- 12° « péage » ou « redevance routière » : la redevance qui doit être acquittée par l'usager 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 ;
- 13° « percepteur de péages » : une entité publique ou privée qui prélève des péages pour la circulation des véhicules dans un secteur du SET ;
- 14° « 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 ;
- 15° « 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 ;
- 16° « 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 ;
- 17° « 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 ;
- 18° « 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 ;
- 19° « 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 ;
- 20° « 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 ;
- 21° « 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'usager ;
 - c) la fourniture des moyens de paiement à l'usager ou l'acceptation d'un moyen de paiement existant ;
 - d) la perception de péage auprès de l'usager ;
 - e) la gestion des relations de clientèle avec l'usager ; et
 - f) la mise en œuvre et le respect des politiques en matière de sécurité et de protection de la vie privée applicables aux systèmes de péage routier ;
- 22° « 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 ;

- 23° « 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 ;
- 24° « 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 ;
- 25° « 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 ;
- 26° « utilisateur du SET » : une personne physique ou morale qui dispose d'un contrat auprès d'un prestataire du SET afin d'accéder au SET ;
- 27° « véhicule » : un véhicule motorisé ou un ensemble de véhicules articulés destiné à servir ou utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises ;
- 28° « véhicule utilitaire léger » : un véhicule ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes ;
- 29° « véhicule utilitaire lourd » : un véhicule ayant une masse maximale autorisée supérieure 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 :

- 1° localisation par satellite ;
- 2° communications mobiles ;
- 3° micro-ondes de 5,8 gigahertz.

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^{er} 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 ou utiliser des éléments d'autres matériels et logiciels présents dans le véhicule. 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^{er}, 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) 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 gigahertz 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 2 - Principes généraux du SET

Art. 4. Enregistrement des prestataires du SET établis au Luxembourg

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 18. Les entités qui demandent l'inscription doivent démontrer qu'elles satisfont aux exigences suivantes :

- 1° détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente ;
- 2° disposer des équipements techniques et de la déclaration « CE » ou d'un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité aux spécifications ;
- 3° justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans d'autres domaines pertinents ;
- 4° avoir la capacité financière appropriée ;
- 5° tenir à jour un plan de gestion globale des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins ;
- 6° jouir d'une bonne réputation.

Art. 5. Droits et obligations des prestataires du 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, 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 européenne sur la protection des données à caractère personnel énoncées, en particulier, dans le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) 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.

(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 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) et en conformité avec la loi du 1^{er} 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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 18, paragraphe 1^{er}, est mis à jour en ce qui concerne les informations visées au paragraphe 1^{er}, point 1^o, de ce même article.

(2) Le percepteur de péages responsable d'un secteur de SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 précitée.

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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 13, paragraphe 1^{er}.

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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 13, paragraphe 1^{er}.

(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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ne doit pas excéder le péage national ou local correspondant.

(6) Les percepteurs de péages acceptent dans leurs secteurs de SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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 précitée 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 sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg 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, les fabricants ou les organismes notifiés en vue d'évaluer l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans leurs secteurs de SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

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 :

1° le coût d'exigences et d'obligations spécifiques du prestataire de services principal et non des prestataires du SET ; et

2° la nécessité de déduire de la rémunération des prestataires du SET les redevances fixes imposées par le percepteur de péages sur la base des coûts encourus par 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 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), en conformité avec la loi du 1^{er} 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 3 - Dispositions techniques**Art. 11. Service continu unique**

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

Cela signifie que :

1° une fois que les paramètres de classification du véhicule, y compris les paramètres variables, ont été stockés ou déclarés, aucune autre intervention humaine à l'intérieur du véhicule n'est nécessaire au cours d'un trajet à moins qu'il n'y ait modification des caractéristiques du véhicule ; et

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

Art. 12. 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. 13. Constituants d'interopérabilité

(1) Lorsqu'un nouveau système de télépéage est créé, le perceuteur 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 perceuteur 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 perceuteur de péages respecte cette planification.

(2) Chaque perceuteur 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 perceuteur de péages et d'obtenir une certification des résultats concluants des tests concernés. Les perceuteurs 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 perceuteurs 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, 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.

Chapitre 4 - Clauses de sauvegarde**Art. 14. 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 interdire 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 :

1° d'une mauvaise application des spécifications techniques ; ou

2° 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 dans les conditions fixées par la présente loi et en informe la Commission européenne et les autres États membres.

Art. 15. 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 14 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 5 - Dispositions administratives

Art. 16. 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. 17. Organismes évaluateurs notifiés

(1) Le ministre agréé les organismes évaluateurs sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission du 28 novembre 2019 concernant la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés.

(2) Le ministre notifie à la Commission européenne 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 précitée en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification préalablement obtenu auprès de la Commission. La liste de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leur domaine de compétence et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne.

(3) Le ministre applique les critères figurant dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, de la directive (UE) 2019/520 précitée 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.

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

(5) 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 à l'article 19, paragraphe 5, de la directive précitée, il saisit le comité du télépéage visé à l'article 31, paragraphe 1^{er}, de la directive précitée de la question.

Art. 18. 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 où sont consignés :

1° les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant :

- a) les percepteurs de péages correspondants,
 - b) les technologies de perception de péage employées,
 - c) les données du contexte de péage,
 - d) la déclaration de secteur de SET,
 - e) les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- 2° les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 4 ; et
- 3° les coordonnées du bureau de contact unique visé à l'article 16, 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 1°, 4°, 5° et 6°. Le registre contient également les conclusions de l'audit visé à l'article 4, point 5°. 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 5°.

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^{er} et 2.

(4) Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(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. Ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne. 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 6 - Systèmes pilotes

Art. 19. 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. Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois ans.

Chapitre 7 - Échange d'informations sur le défaut de paiement de redevances routières

Art. 20. 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 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 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 22.

(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 22.

Art. 21. Point de contact luxembourgeois

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 luxembourgeois.

Art. 22. 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 21, 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 concernant :

- 1° les données relatives aux véhicules et
- 2° les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points 1° et 2° nécessaires pour effectuer une recherche automatisée sont conformes à l'annexe I de la directive 2019/520 précitée.

(2) Lorsqu'il effectue une recherche automatisée sous la forme d'une demande sortante, le point de contact luxembourgeois visé à l'article 21, 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 précitée.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 21 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 21 au point de contact national de l'État 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), dans le respect de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée et du chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI.

Art. 23. 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 21 constatent le défaut de paiement de la redevance routière due conformément à la loi modifiée précitée 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^{er} 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 précitée.

(2) 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. 24. Procédures de suivi par les entités chargées de la perception

(1) Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, visés à l'article 21, dès qu'un défaut de paiement d'une redevance routière due conformément à la loi modifiée précitée 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 22, paragraphe 1^{er}, les conditions suivantes :

- 1° les données transférées sont limitées à ce qui est nécessaire pour obtenir le paiement de la redevance routière due ;
- 2° 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 23 ;
- 3° 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 21 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 trois ans après le transfert des données.

Art. 25. Protection des données

(1) Le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), la loi du 1^{er} 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 22 et 23 se limite aux types de données énumérées dans l'annexe I de directive (UE) 2019/520 précitée.

Le point de contact luxembourgeois visé à l'article 21 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 trois ans conformément à l'article 24, 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 22 et 23.

(3) 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 luxembourgeois en raison du défaut de paiement de la redevance routière constatée, y compris la date de la demande et l'autorité compétente.

Art. 26. Modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive

Les modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive 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.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Paris, le 1^{er} avril 2022.
Henri

La Ministre des Finances,
Yuriko Backes

Doc. parl. 7874 ; sess. ord. 2020-2021 et 2021-2022 ; Dir (UE) 2019/520.

